This is a digital copy of a book that was preserved for generations on library shelves before it was carefully scanned by Google as part of a project to make the world's books discoverable online.

It has survived long enough for the copyright to expire and the book to enter the public domain. A public domain book is one that was never subject to copyright or whose legal copyright term has expired. Whether a book is in the public domain may vary country to country. Public domain books are our gateways to the past, representing a wealth of history, culture and knowledge that's often difficult to discover.

Marks, notations and other marginalia present in the original volume will appear in this file - a reminder of this book's long journey from the publisher to a library and finally to you.

Usage guidelines

Google is proud to partner with libraries to digitize public domain materials and make them widely accessible. Public domain books belong to the public and we are merely their custodians. Nevertheless, this work is expensive, so in order to keep providing this resource, we have taken steps to prevent abuse by commercial parties, including placing technical restrictions on automated querying.

We also ask that you:

+ *Make non-commercial use of the files* We designed Google Book Search for use by individuals, and we request that you use these files for personal, non-commercial purposes.

+ *Refrain from automated querying* Do not send automated queries of any sort to Google's system: If you are conducting research on machine translation, optical character recognition or other areas where access to a large amount of text is helpful, please contact us. We encourage the use of public domain materials for these purposes and may be able to help.

+ *Maintain attribution* The Google "watermark" you see on each file is essential for informing people about this project and helping them find additional materials through Google Book Search. Please do not remove it.

+ *Keep it legal* Whatever your use, remember that you are responsible for ensuring that what you are doing is legal. Do not assume that just because we believe a book is in the public domain for users in the United States, that the work is also in the public domain for users in other countries. Whether a book is still in copyright varies from country to country, and we can't offer guidance on whether any specific use of any specific book is allowed. Please do not assume that a book's appearance in Google Book Search means it can be used in any manner anywhere in the world. Copyright infringement liability can be quite severe.

About Google Book Search

Google's mission is to organize the world's information and to make it universally accessible and useful. Google Book Search helps readers discover the world's books while helping authors and publishers reach new audiences. You can search through the full text of this book on the web at `http://books.google.com/`

Über dieses Buch

Dies ist ein digitales Exemplar eines Buches, das seit Generationen in den Regalen der Bibliotheken aufbewahrt wurde, bevor es von Google im Rahmen eines Projekts, mit dem die Bücher dieser Welt online verfügbar gemacht werden sollen, sorgfältig gescannt wurde.

Das Buch hat das Urheberrecht überdauert und kann nun öffentlich zugänglich gemacht werden. Ein öffentlich zugängliches Buch ist ein Buch, das niemals Urheberrechten unterlag oder bei dem die Schutzfrist des Urheberrechts abgelaufen ist. Ob ein Buch öffentlich zugänglich ist, kann von Land zu Land unterschiedlich sein. Öffentlich zugängliche Bücher sind unser Tor zur Vergangenheit und stellen ein geschichtliches, kulturelles und wissenschaftliches Vermögen dar, das häufig nur schwierig zu entdecken ist.

Gebrauchsspuren, Anmerkungen und andere Randbemerkungen, die im Originalband enthalten sind, finden sich auch in dieser Datei – eine Erinnerung an die lange Reise, die das Buch vom Verleger zu einer Bibliothek und weiter zu Ihnen hinter sich gebracht hat.

Nutzungsrichtlinien

Google ist stolz, mit Bibliotheken in partnerschaftlicher Zusammenarbeit öffentlich zugängliches Material zu digitalisieren und einer breiten Masse zugänglich zu machen. Öffentlich zugängliche Bücher gehören der Öffentlichkeit, und wir sind nur ihre Hüter. Nichtsdestotrotz ist diese Arbeit kostspielig. Um diese Ressource weiterhin zur Verfügung stellen zu können, haben wir Schritte unternommen, um den Missbrauch durch kommerzielle Parteien zu verhindern. Dazu gehören technische Einschränkungen für automatisierte Abfragen.

Wir bitten Sie um Einhaltung folgender Richtlinien:

+ *Nutzung der Dateien zu nichtkommerziellen Zwecken* Wir haben Google Buchsuche für Endanwender konzipiert und möchten, dass Sie diese Dateien nur für persönliche, nichtkommerzielle Zwecke verwenden.

+ *Keine automatisierten Abfragen* Senden Sie keine automatisierten Abfragen irgendwelcher Art an das Google-System. Wenn Sie Recherchen über maschinelle Übersetzung, optische Zeichenerkennung oder andere Bereiche durchführen, in denen der Zugang zu Text in großen Mengen nützlich ist, wenden Sie sich bitte an uns. Wir fördern die Nutzung des öffentlich zugänglichen Materials für diese Zwecke und können Ihnen unter Umständen helfen.

+ *Beibehaltung von Google-Markenelementen* Das "Wasserzeichen" von Google, das Sie in jeder Datei finden, ist wichtig zur Information über dieses Projekt und hilft den Anwendern weiteres Material über Google Buchsuche zu finden. Bitte entfernen Sie das Wasserzeichen nicht.

+ *Bewegen Sie sich innerhalb der Legalität* Unabhängig von Ihrem Verwendungszweck müssen Sie sich Ihrer Verantwortung bewusst sein, sicherzustellen, dass Ihre Nutzung legal ist. Gehen Sie nicht davon aus, dass ein Buch, das nach unserem Dafürhalten für Nutzer in den USA öffentlich zugänglich ist, auch für Nutzer in anderen Ländern öffentlich zugänglich ist. Ob ein Buch noch dem Urheberrecht unterliegt, ist von Land zu Land verschieden. Wir können keine Beratung leisten, ob eine bestimmte Nutzung eines bestimmten Buches gesetzlich zulässig ist. Gehen Sie nicht davon aus, dass das Erscheinen eines Buchs in Google Buchsuche bedeutet, dass es in jeder Form und überall auf der Welt verwendet werden kann. Eine Urheberrechtsverletzung kann schwerwiegende Folgen haben.

Über Google Buchsuche

Das Ziel von Google besteht darin, die weltweiten Informationen zu organisieren und allgemein nutzbar und zugänglich zu machen. Google Buchsuche hilft Lesern dabei, die Bücher dieser Welt zu entdecken, und unterstützt Autoren und Verleger dabei, neue Zielgruppen zu erreichen. Den gesamten Buchtext können Sie im Internet unter `http://books.google.com` durchsuchen.

A. CHAUNCEY NEWLIN COLLECTION
OF
OCEANS LAW AND POLICY

LAW LIBRARY
OF THE
UNIVERSITY OF VIRGINIA

1790 624

Die Seebeute

oder

das feindliche Privateigenthum zur See.

58893

Inaugural-Dissertation

zur Erlangung der Doktorwürde

bei der juristischen Fakultät der Universität Bonn

vorgelegt und mit beigefügten Thesen vertheidigt

am 28. März 1877

von

Stanislaw Klobukowski.

Bonn,

Universitäts-Buchdruckerei von Carl Georgi.

1877.

OCEANS
53.2
AMA

Einleitung.

Das Privateigenthum wird sehr verschieden (je nachdem es sich zur See oder auf dem Lande befindet) von den Kriegführenden behandelt: Während in Landkriegen im Laufe der Zeit demselben ein fast vollständiger Schutz zu Theil geworden ist, so daß nur das Staatseigenthum noch eingezogen, das der ruhigen Einwohner dagegen in der modernen Praxis von dem einrückenden Heere regelmäßig geachtet und nur ausnahmsweise nicht geschont wird [1]), erfuhr es in Seekriegen bisher nur auf indirektem Wege eine bessere Behandlung, und zwar durch die Abschaffung des Kaperwesens und durch die Annahme der Unverletzlichkeit der neutralen Flagge (frei Schiff, frei Gut), d. h. des Grundsatzes, daß Alles, was sich auf einem neutralen Schiffe befindet, möge es Staats- oder Privateigenthum des einen Kriegführenden sein, nicht mehr der ursprünglich von dem andern Kriegführenden ausgeübten Konfiskation unterliege.

---

1) Als die Fälle, in welchen das Eigenthum der Privaten noch heut zu Tage auf dem Lande erbeutet werden darf, werden gewöhnlich folgende angeführt: 1. in den durch Sturm genommenen Städten, angeblich um die Soldaten mit der Hoffnung auf Gewinn anzufeuern. 2. Wenn die Nothwendigkeit z. B. die Verpflegung der Truppen erfordert, daß auf dem Wege der Requisitionen bewegliche Sachen, wie Naturalien, den Privaten abgenommen werden. 3. Dasjenige, was die Soldaten bei sich im Kampfe tragen, galt früher als etwas von ihnen selbst Preisgegebenes, heut zu Tage wird ihnen sogar dies nicht weggenommen. Nur wenn der Soldat beträchtliche Geldsummen an sich hat, streitet gegen ihn die Praesumtio, daß dieselben von dem feindlichen Staate für seine Truppen bestimmt sind und sie werden als feindliches Staatseigenthum eingezogen. Immerhin wird die Beute von dem Truppen-Commandanten resp. dem Staate, nicht von den einzelnen besitzergreifenden Soldaten angeeignet und verwendet.

Das alte Prinzip aber, kraft dessen jedes Feindesgut von dem Gegner als rechtmäßige Beute angeeignet wird, ist sonst beibehalten worden, nur daß jetzt die Privatfahrzeuge auf hohen Seen nicht mehr wie früher von jedem von seinem Staate dazu speciell befugten Privaten (Kaper), sondern lediglich von den Kriegsschiffen aufgebracht werden dürfen, um im nächsten feindlichen Hafen vor Prisengerichten als sogenannte gute Prisen verurtheilt zu werden. So lange dieser Zustand dauern wird, so lange die friedlichen an dem Krieg nicht betheiligten Privatpersonen ihres Eigenthums in solcher Weise verlustig gehen werden, wird man nicht mit vollem Rechte sagen können, daß der moderne Kriegskampf zwischen Staaten, als solcher nicht zwischen Privaten ausgefochten wird; denn das Eigenthum der letzteren wird ebenso wie dasjenige ihres Staates noch dem Feinde vollends Preis gegeben, was, wie gesagt, auf dem Lande längst nicht mehr der Fall ist.

Diese verschiedene Behandlung eines und desselben Gegenstandes ist hauptsächlich zweien Ursachen zuzuschreiben, einer in der Natur der Sache selbst liegenden, und einer mehr künstlichen, zufälligen, im Laufe der Geschichte entstandenen.

1. Die Beschaffenheit des Meeres verleiht den auf demselben schwimmenden Sachen der Privaten während des Krieges einen besonderen Charakter. Das bewegliche freie Element ist nicht in Besitz zu nehmen, es gibt auf demselben als solche keine Stützpunkte, auf denen man sich festsetzen, keine Städte, keine bewohnten Ländergebiete, die man erobern und mit Kriegssteuern belasten könnte. Man muß doch den Feind angreifen, wo er anzugreifen ist und ihm schaden, bis er schließlich zum Frieden gezwungen wird. Um diesen Zweck zu erreichen, blockirt man seine Häfen, beschießt man seine Küstenstädte, bekämpft seine Kriegsschiffe und, was lange sehr wichtig gewesen, kapert man die Privatfahrzeuge seiner Unterthanen, vor Allem die Handelsschiffe, um seinen Handel zu bedrohen, zu zerstören und wenn möglich selbst zu erobern. Die Erklärung und einigermaßen die Rechtfertigung der Thatsache, weßhalb das private Feindesgut auf dem Lande so geschont, zur See so Preis gegeben wird, springt in die Augen, sobald man die nicht unmögliche Voraussetzung macht, daß der

Feind auf seinen Küsten oder durch seine Entfernung unangreifbar ist und keine Kriegsschiffe, die man bekämpfen könnte, in's Freie sendet. Soll man seine einzige Blöße unangegriffen, seine Privatschiffe, mit welchen er einen gewinnreichen Handel treibt und welche übrigens vielleicht noch jetzt (vor Kurzem d. h. vor der Zeit der Panzerfregatte mit großem Erfolge) in Kriegsschiffe umgewandelt oder sonst zu Kriegszwecken benutzt werden können, unbehelligt ihre Wege fahren lassen [1])?

2. Die zweite Ursache, weßhalb das Völkerrecht hinsichtlich dieser Frage, sowie auch auf anderen Gebieten des Seerechts in Kriegszeiten, die geringsten Fortschritte aufzuweisen hat, ist der stetige Mangel an einem solchen politischen Gleichgewichte unter den Seemächten, wie es sich unter den Continentalstaaten in Europa herangebildet und ohne wesentliche Unterbrechung erhalten hat. Fortwährend ist es eine Macht gewesen, die eine unbestrittene Vorherrschaft auf den Meeren zu behaupten wußte [2]). Es ist natürlich, daß einerseits ein solcher Staat, auf welchen ein Hochdruck auszuüben und ihn zur Nachgiebigkeit zu bestimmen unmöglich ist, den völkerrechtlichen Seeverkehr lediglich von dem Standpunkte seines eigenen Vortheils aus betrachtet und thatsächlich regelt; andererseits aber ist es nicht zu bewundern, daß die bedrängten Andern mehr geneigt sind eine humanere Praxis anzustreben, die vor Allem ihnen zu Gute kommt. Da aber die tonangebende Macht mit solchen Reformen immer zögert, so bleibt das Ganze auf diesem Gebiete des Völkerrechts im Verhältniß zu anderen zurück. Das ist ersichtlich aus dem Betragen der Niederländer, welche, so lange sie die Vorherrschaft ausübten, strenge Ordonnanzen gegen die Neutralen erließen (nämlich bezüglich des Blockaderechts die von 1630), und als England dieselbe ihnen aus den Händen wand und die Niederlande nach ihren eignen Grundsätzen behandelte, sind sie seitdem stets unter denjenigen zu finden,

---

1) S. die treffliche Schilderung bei Ortolan, règles intern. et diplomatie de la mer. II. Band 2. Kapitel.

2) Ayher, Essai sur le droit mar. S. 4. Heffter, das europ. Völkerrecht (3. Aufl.) §. 119.

(31 Vols.)

welche eine dem Fortschritte auf dem Gebiete des internationalen Seeverkehrs huldigende Politik verfolgen [1]).

Der Ueberschrift gemäß werden in dieser Abhandlung zunächst die Art und Weise, wie das feindliche Privateigenthum zur See in der Geschichte behandelt wurde und die Versuche, welche mit mehr oder weniger Erfolg gemacht worden sind, um ihm ein besseres Loos zu verschaffen, dargestellt. Nach der geschichtlichen Schilderung wird der von der Wissenschaft hierüber eingenommene Standpunkt besprochen. Es werden einige Fälle, in welchen das feindliche Privateigenthum allerdings in Frage kommt, unerörtert bleiben müssen: das sind die umfangreichen Gebiete der Kriegscontrebande und der Blockade. Die Confiskation bei der erstern ist eine Maßregel der Selbstvertheidigung, während die Blockadeverletzung als ein Einbruch in die Rechte des Kriegführenden anzusehen ist [2]), welcher auch von jeher durch Einziehung geahndet zu werden pflegt. In beiden Fällen kommt freilich das Privateigenthum in Betracht, aber das der neutralen (und sogar der eigenen) Unterthanen nicht weniger als das der feindlichen. Zu dem hier zu behandelnden Gegenstande gehört selbstverständlich die große Frage der Rechte der Neutralen nicht, deren Geltendmachung von Einfluß auf die Interessen der kriegführenden Staaten, namentlich der privaten Unterthanen derselben, vor allen auf deren Hab und Gut sein kann. Für die Frage der Behandlung oder genauer der Mißhandlung des Privateigenthums zur See,

---

1) Vergl. Geßner, Droit des neutres sur mer. II. Aufl. 1876 S. 174 und Katchenovsky, Prize law S. 37.

2) Daß die Strafe beim Blockadebruche auf dem unzweifelhaften Rechte des Kriegführenden beruht, darüber sind die Ansichten der Gelehrten einig; streitig ist die Frage, woraus dasselbe abzuleiten sei. Hautefeuille (Droits et des devoirs des nations neutres 3 edit. tom. II. tit. IX. S. 180 ff.) bezeichnet es als einen Ausfluß seines durch thatsächliche Besitznahme vermittelst seiner Schiffe errungenen Souverainetätsrechtes; Geßner (Droit des neutres S. 168) leugnet, daß auf einem freien, jedem zugänglichen Elemente, wie die See, Souverainetätsrechte ausgeübt werden können, und betrachtet es als eine Folge des Nothwendigkeitsgesetzes (droit de nécessité), welches den Kriegführenden zu gewissen Handlungen zwinge, und welche zu hindern Niemand berechtigt sei, ohne in seine Rechte einzugreifen.

ist zwar die Kaperei von unmittelbarem Interesse, und es wird deshalb in einer Besprechung der Schicksale des Privateigenthums in Kriegszeiten von ihr vielfach Erwähnung gethan werden müssen; sie bildet aber ein Gebiet für sich; ihre Entstehung, Regulirung von Staatswegen, ihre Entwicklung und Ausartungen u. s. w. in den verschiedenen Ländern und Staaten, gehören zu dem hier zu erörternden Gegenstande nicht.

I.

Bisherige Behandlungsweise des Privateigenthums zur See in Kriegszeiten und Versuche, ihm denselben Schutz, den es schon auf dem Lande genießt, angedeihen zu lassen.

Im Alterthume konnte überhaupt von einem Unterschiede des feindlichen Privateigenthums zur See und auf dem Lande keine Rede sein, da es überall, wo es nur erreicht werden konnte, dem Sieger vollends anheimfiel.

Die alten Römer betrachteten, wie uns Gajus am Ende seiner Darstellung der legis actio sacramento berichtet, die an den Feinden gemachte Beute als ihr rechtmäßiges unbestreitbarstes Eigenthum. Festuca utebantur quasi hastae loco, signo quodam iusti dominii: maxime enim sua esse credebant, quae ex hostibus cepissent; unde in centumviralibus iudiciis hasta praeponitur. Gaii Comm. IV. § 16.

Im Mittelalter waren die Kriege auch rechte Kämpfe Aller gegen Alle, bella omnium contra omnes; die Völker in ihrer Gesammtheit stießen aufeinander, die Privaten bekriegten die Privaten. Da keine stehenden Heere vorhanden waren, half man sich mit Feudalmilizen, besoldeten Truppen u. s. w., d. h. mit undisciplinirten Kriegerbanden, welche durch keine Mannszucht im Zaume gehalten alles feindliche, private oder öffentliche Gut überfielen und rücksichtslos ausplünderten. Wie das Privateigenthum im besiegten Lande und zwar Immobilien noch im 13. Jahrhundert behandelt wurden, wird durch die großartige Zwangsenteignung der Angelsächsischen Grundbesitzer unter dem Normannenkönige Wilhelm

dem Eroberer draſtiſch illuſtrirt. In dieſen verworrenen Zeiten iſt im Vergleiche zu der Römerzeit eher eine Verſchlimmerung als eine Beſſerung wahrzunehmen, denn auch in Friedenszeiten erachteten ſich oft die Freien für berechtigt, gegen fremde Völker ihre etwaigen Anſprüche mit Gewalt geltend zu machen. In dieſer rückgängigen Bewegung iſt die Inſtitution der Repreſſalien und Markbriefe, wobei wenigſtens dieſe ſelbſtſtändige Geltendmachung der Anſprüche von den Fürſten durch Ertheilung der genannten Briefe geſtattet werden mußte, als ein Fortſchritt zu bezeichnen[1]). In Ermangelung regulären Flottenweſens kamen die Fürſten leicht auf den Gedanken, ihren Unterthanen während des Krieges Befugniſſe zur Ausrüſtung von Kriegsſchiffen zu vergeben. Der Unterthan rüſtete das Schiff auf eigene Koſten ohne Subvention von Staatswegen aus, dafür aber wurde er durch die an dem feindlichen Staate und deſſen Angehörigen gemachten Plünderungen reichlich entſchädigt. So entſtand das Kaperweſen. Die Kaper ſind in dieſer Weiſe zu wichtigen Werkzeugen des Seekrieges geworden. Anfangs wurde über ſie ſo gut wie gar keine Controlle ausgeübt; ſie waren faſt vollſtändig unabhängig und meiſtens gefiel ihnen das Handwerk gar ſo ſehr, daß ſie auch nach Beendigung des Krieges ihr Weſen weiter trieben, bis ſie ſchließlich von den Seeräubern nicht mehr zu unterſcheiden waren. Solche Zeitläufe waren die möglichſt günſtigen für eine großartige Entwicklung des Seeräuberweſens, welches alle Meere unſicher machte. Lange dauerte es, bis die Seen von den zahlreichen Piraten und Piratenbanden, die oft im Solde der ſich einander bekriegenden Staaten ſtanden, geſäubert wurden[2]). Das Consolato del mare unternahm es, das Seekriegsrecht unter den Völkern des euro-

---

1) Geßner, Droit d. neutres S. 6. und Katchenovsky, Prize law, S. 23. Repreſſalienbriefe gaben ſolche Befugniſſe für das Innere des Landes, die Markbriefe (von marca, Grenze) über die Grenzen derſelben hinaus. Dieſer Unterſchied verſchwand doch bald und man gebraucht dieſe beiden Benennungen promiscue um eins und daſſelbe auszudrücken.

2) Ueber dieſe Ausartungen der Kaperei und die Verdienſte des Hanſabundes in der Bändigung derſelben in den baltiſchen Gewäſſern ſ. Katchenovsky a. a. O. S. 24 ff.

päischen Abendlandes zu regeln. Diese in spanisch-romanischer Sprache verfaßte Compilation der mittelalterlichen Seebräuche ist wichtig für die Rechte der Neutralen, welchen gegenüber die Willkür der Kaper in nicht unwesentlichen Punkten beschränkt wurde. Sie sanktionirt indessen das Erbeuten des feindlichen Privateigenthums unter der neutralen Flagge. Obgleich das Consolato keine offizielle Geltung, etwa eines völkerrechtlichen Gesetzbuches, hatte, gewann es doch ein großes Ansehen im Mittelalter. Lange stützte sich auf dasselbe England, um zum eigenen Nutzen und zum Schaden der anderen schwächeren Seemächte sein rücksichtsloses Verfahren gegen Neutrale nach dem Grundsatze „frei Schiff, unfrei Gut" zu rechtfertigen.

Am Ende des 15. Jahrhunderts sind bedeutende Aenderungen in der Seekriegsführung eingetreten; die Kaper wurden einer strengeren Aufsicht Seitens der Regierungen unterworfen, die ihr Beutemachen regulirten und namentlich Prisengerichte errichteten: nur dasjenige konnte zur rechtmäßigen Beute des Wegnehmenden werden, was die genannten Gerichte ihm als gute Prise zusprachen[1]). Gegen Ende des 16. Jahrhunderts mußte mit dem Auftreten großer regulärer Flotten die Kaperei aufhören, der hauptsachliche Faktor des Seekrieges zu sein; wie Katchenovsky es hervorhebt[2]), hätte wahrscheinlich dieselbe ihre Bedeutung gänzlich verloren, seitdem die Kriegsschiffe des Staates die Hauptrolle zu spielen begannen; und das Privateigenthum zur See würde seines Hauptfeindes enthoben worden sein, wenn nicht durch die Entdeckung neuer Welttheile und die sich aufschließenden Aussichten auf unermeßliche Handelsgewinne der Eifersucht der Nationen ein neuer Stachel gegeben worden wäre. Dies konnte für das Privateigenthum nur die schlimmsten Wirkungen mit sich bringen; denn da man zu der Ansicht gelangte, daß der Handel zumal mit diesen entlegenen Ländern die Hauptnahrung für den Wohlstand und die Macht der Völker ausmache, so suchte man sich mit einer maßlosen Leidenschaft diese Fundgrube einander zu

1) Katchenovsky a. a. O. S. 29.
2) Katchenovsky a. a. O. S. 32.

entreißen oder zu vernichten. Die elementarste Weise aber, dem Handel des Gegners zu schaden, war: alle seine aus Amerika oder Indien mit Schätzen beladenen rückkehrenden Schiffe zu kapern. Als solch ein neues Feld dem Kaperwesen eröffnet wurde, blühte es natürlich von Neuem, aber unvergleichbar großartiger wieder auf, und zwar abgesehen von dem feindlichen, auch zum Verderben des neutralen Privateigenthums.

Im 17. und 18. Jahrhunderte erschien eine Unmasse von Verordnungen und Ordonnanzen, betreffend die Kaperei, das Beuteweſen und die Prisengerichtsbarkeit; obgleich sie nur die inneren Verhältnisse der sie erlassenden Staaten zu ordnen bestimmt waren, berührten sie doch zugleich solche, die nach Außen die größte Tragweite hatten und eine allgemeine völkerrechtliche Verständigung erforderten. Allein eine derartige Einigung ist gar nicht versucht worden; jeder Staat fußte auf seinem besonderen Standpunkte und es war von einem Verfahren, das nur annähernd ein einheitliches internationales Seerecht bekundete, keine Rede. Unter diesen Umständen büßte das Consolato seine Autorität ein; nur England berief sich stets auf dasselbe. Die Kriegführenden neigten zu dem Grundsatze Feindesschiff, Feindesgut (le pavillon confisque la carguaison), wonach Alles, was sich auf einem feindlichen Schiffe befindet, also auch das neutrale Gut, eingezogen wird; wogegen die Neutralen denjenigen frei Schiff, frei Gut (le pavillon couvre la carguaison) vertraten. Manchmal kam es zu einer Art von Compromiß, indem die Kriegführenden auf ihren Anspruch, Feindes-Eigenthum auf neutralem Bord zu nehmen, verzichteten, die Neutralen andererseits denjenigen der Unverletzlichkeit ihres Gutes auf feindlichen Schiffen aufgaben, so daß darüber, ob eine Sache zur guten Prise geworden ist oder nicht, die Nationalität der Flagge, unter welcher sie sich befand, stracks entschied. Diese schroffe Einfachheit der Prisenurtheile kam vor der Hand dem Privateigenthum der feindlichen Angehörigen zu Gute. Aber kein Grundsatz wurde dauernd befolgt. Oft nahmen die Seekriege einen leidenschaftlichen Charakter an, der jeden Völkerrechts spottete. So gab Frankreich das Beispiel eines ungeheuer strengen und ungerechten Verfahrens,

indem es nicht blos an Bord der feindlichen Schiffe das neutrale Gut wegnahm, sondern sich zu der Maßregel verstieg, neutrale Schiffe selbst als gute Prise zu verurtheilen, wenn sich unter ihrer Flagge feindliches Eigenthum befand. Unter Ludwig XIV. wurde die Prisengerichtsbarkeit und das Kaperwesen in Frankreich nach einem besonderen Systeme organisirt, wonach dem letzteren von Oben Vorschub geleistet wurde. Nie hat auch die Kaperei so viel verrichtet und nie ist sie von solchem Einflusse auf die Politik gewesen, als in den letzten zwei Kriegen seiner Regierung.

In der Mitte des 18. Jahrhunderts trat nun England mit der sogenannten Regel von 1756 (rule of 1756) auf, wonach der eine Kriegführende (damals England) den Neutralen (damals hauptsächlich den Holländern) den Handelsverkehr mit den Kolonien des anderen Kriegführenden (damals Frankreichs, das unter Anderen im Besitze von Canada war) verbietet, und sein Verbot durch das Kapern ihrer damit sich abgebenden Schiffe als per adoptionem feindlich gewordener geltend macht, vorausgesetzt, daß dieser Handel ihnen vor dem Kriege gar nicht oder wenigstens nur ausnahmsweise erlaubt war, aber nach dem Ausbruche desselben gestattet wurde. Der Gestattende wird durch seine selbstbewußte Schwäche zur See zu diesem Schritte veranlaßt, und beabsichtigt, sich über die Hindernisse, welche dem Verkehre mit seinen Kolonien die Kaper und Kriegsschiffe des Gegners bereiten, hinwegzusetzen und denselben ungestört unter der neutralen Flagge fortzutreiben.

Die erste wichtige seerechtliche Vereinbarung kam im Jahre 1780 zu Stande. Das auf den Seen übermächtig gewordene England führte einen erbitterten Krieg gegen Frankreich, Spanien und seine im Aufstande begriffenen Amerikanischen Kolonien; es verfuhr in demselben nach den Grundsätzen seiner eigenen Prisenjurisdiktion, unbekümmert der Rechte der Neutralen. Auf Veranlassung der Kaiserin Katharina II. von Rußland verbanden sich sieben Staaten zu einer mächtigen Coalition um der Beschützung des neutralen Handels willen, der durch rücksichtslose Untersuchungen und Nehmungen Englands fast mit Vernichtung bedroht wurde. Diese „bewaffnete Neutralität" erließ völker-

rechtliche, alle Staaten einschließlich Großbritannien bindende Grundsätze, unter welchen die Unverletzlichkeit der neutralen Flagge, also auch des unter demselben befindlichen feindlichen Eigenthums angeordnet wurde. Die Anerkennung dieses Prinzips (frei Schiff, frei Gut) ist, wie Cauchy es richtig anführt, ein schwerer Stoß gegen die Existenzberechtigung des Kaperwesens und der Seebeute. Da während des Krieges der feindliche Handel sich unter die neutrale Flagge flüchtet und sich weiter entwickelt, vermindern sich ganz bedeutend die Stellen, an welchen er geschädigt werden kann. In dieser Periode erhob Franklin seine Stimme gegen die Kaperei: er wollte unter anderen Gründen dieselbe auch deshalb abgeschafft sehen, weil sie nur im Anfange des Krieges den feindlichen Handel angreife, insofern Schiffe überrumpelt werden, da im Laufe desselben der Gegner vorsichtiger zu werden und seine Handelsfahrzeuge durch starke Geleite zu schützen pflege [1]). Kann es aber ein wirksameres und weniger kostspieliges Geleit geben, als die neutrale Flagge,. wenn einmal ihrer Unverletzlichkeit die Kraft eines völkerrechtlichen Gesetzes ertheilt worden ist?

Der erste Versuch, direkt auf das Loos des Privateigenthums während des Krieges bessernd einzuwirken, ist demselben amerikanischen Staatsmanne und Friedrich d. Gr. zu verdanken, die ihren Humanitätsbestrebungen in dem Vertrage von 1785 zwischen Preußen und den Vereinigten Staaten Ausdruck gaben. Gleich nach ihrer Constitnirung als freie selbstständige Republick schickte die amerikanische Union ein Corps von Bevollmächtigten nach Europa ab, um mit den Staaten dieses Continents Friedens- und Freundschafts-Verträge zu schließen. Die Botschaft bestand aus J. Adams, Th. Jefferson und Benj. Franklin; der letzte war die Seele derselben und seinem Einflusse, sowie der Bereitwilligkeit Friedrich's d. Gr., in derselben Richtung zu wirken, ist das Zustandekommen eines solchen Vertrages zuzuschreiben. Die Vertragsurkunde ist von dem damaligen humanistisch-philosophischen Zeitgeiste durchdrungen; sie enthält eingreifende und von der edelsten Menschenliebe beseelte Bestimmungen, um in einem event.

1) Wheaton, Histoire des progrès du droit des gens. 4 éd. S. 372.

Kriege zwischen Preußen und den Vereinigten Staaten die Trübsale der an demselben unbetheiligten Privaten soviel wie möglich zu beschränken. Einige derselben, nämlich die vollständige Unverletzlichkeit des feindlichen Privateigenthums, verdienen eine besondere Beachtung. Die Stelle des § 23, die von der Abschaffung der Seebeute handelt, lautet: „Alle zum Umsatze der Erzeugnisse verschiedener Länder benutzten und folglich alle zur Beförderung von Gegenständen, welche den Bedürfnissen, Bequemlichkeiten und Annehmlichkeiten des Lebens dienen, bestimmten Kaufmanns- und Handelsschiffe werden frei und ungestört vorbeigelassen, und die contrahirenden Mächte verpflichten sich gegen einander, keine Kaperbriefe zu ertheilen, welche ihre Privatangehörigen berechtigten, Schiffe der betreffenden Art zu nehmen, zu zerstören oder sie in ihrem Handelsverkehr zu behelligen“ [1]). Also es wird sogar von der provisorischen Beschlagnahme der feindlichen Privatfahrzeuge, einer Maßregel, welche doch immer nach der Abschaffung der Seebeute absolut nothwendig sein kann, abgesehen. Leider ist diesem Vertrage keine große Bedeutung beizulegen, weil sich niemals die Gelegenheit bot, seine Anordnungen praktisch anzuwenden und er schon 1799 aufgehoben wurde. Es kann darüber kein Zweifel sein, daß die beiden contrahirenden Staaten bereit waren, auch mit andern ähnliche Verträge zu schließen, da sie seitdem hauptsächlich die Idee der Abschaffung der Seebeute vertraten; aber eine solche vereinzelt dastehende Uebereinkunft zwischen zwei so weit von einander entlegenen und keine Kriegsflotte besitzenden Mächten, liefert den Gegnern der Unverletzlichkeit des Privateigenthums Stoff, allerlei Vorwürfe gegen sie zu erheben, wie z. B. es sei kaum annehmbar, daß die Urheber dieses Vertrages eine in die Interessen der beiden Staaten tief eingreifende Maßregel gemeint hätten, diese praktischen Männer wüßten es wohl, daß ein Krieg zwischen den

---

1) Aegidi und Klauhold, Frei Schiff unter Feindes Flagge: Anhang Nr. LIV. Wheaton (Hist. des progrés du dr. d. g.) beachtet, indem er diesen Vertrag bespricht und Auszüge aus ihm mittheilt, so wenig diese Stelle, daß er derselben nicht einmal gedenkt und schneidet sein Citat aus §. 23 gerade da ab, wo der betr. Passus anfängt.

beiden Nationen höchst unwahrscheinlich sei, deshalb wären sie geneigt, freiwillig Verpflichtungen zur außerordentlich milden Führung eines Krieges zu übernehmen, denn wie sollten sie sich einander ohne Kriegsflotte und mit der gegenseitigen Verpflichtung, keine Privatfahrzeuge aufzubringen, erreichen? Es liegt etwas Wahres darin, denn die Vertragsbestimmungen sollten allerdings auf Preußen und die vereinigten Staaten beschränkt bleiben; es sind keine Anzeichen vorhanden, daß die amerikanische Gesandtschaft in ihrer Rundreise durch Europa versucht hätte, Schritte, die eine allgemeine Abschaffung des Kaper- und Seebeuteweſens bezweckten, auch bei anderen Mächten außer Preußen zu thun. Diese Unterlassung entsprang aber vielleicht aus dem richtigen Vorgefühle, daß solche Anträge vergeblich gewesen wären. Der König Friedrich d. Gr., der sonst um das Völker-Seerecht und zwar gegen die stärkste Seemacht ohne Kriegsflotte sich verdienstlich zu machen gewußt hat [1]), und der amerikanische Staatsmann, waren in der Hinsicht ihrer Zeit voran, daß sie wohl einsahen, die Institution des Kaperwesens und überhaupt die Confiskation friedlicher Privatfahrzeuge übe keinen wesentlichen Einfluß auf den Ausgang der Seekriege und vermehre daher nur unnöthiger Weise deren Härten. Noch heute, nach einem Jahrhundert, haben die Bestimmungen des Vertrages von 1785 in das Völkerrecht nur theilweise Eingang gefunden und ihre vollständige Durchführung stößt auf ernste Hindernisse [2]).

In der französischen Revolutionszeit ist unter dem Drängen nach Freiheit und allgemeinen Menschenrechten ein Versuch gemacht worden, das Seerecht unter den Völkern neu zu regeln; ein Abgeordneter von Paris, Kersaint, stellte in der gesetzgebenden Versammlung in der Sitzung vom 20. Mai 1792 den Antrag, die Menschenrechte auch auf dem Gebiete der Seekriegführung zur Geltung zu bringen und unter Andern das Kaperwesen und das Erbeuten feindlicher Privatfahrzeuge abzuschaffen.

---

1) Z. B. Schlesische Anleihe, s. Trendelenburg, Verdienste Friedrich d. Gr. um das Völkerrecht im Seekrieg.

2) Aegidi u. Klauhold a. a. O. Nr. LIV. Hautefeuille, Questions de droit Maritime. VI.

Er schlug vor, die schärfsten Bestimmungen gegen die Kaper zu erlassen, so z. B. die auf einem feindlichen Kaperschiffe gefundenen Franzosen durch Tod, die Unterthanen des feindlichen Staates durch eine die ganze Kriegszeit dauernde Freiheitsentziehung, und die neutralen Angehörigen danach zu bestrafen, wie es die besondern Verträge zwischen Frankreich und den Staaten, denen sie untergeben sind, festsetzten. Der Antrag wurde nicht in dieser Form, sondern in einer kürzeren, von Vergniaud verfaßten, fast einstimmig angenommen. Das Dekret der gesetzgebenden Versammlung lautet: Die vollziehende Gewalt wird aufgefordert, mit fremden Mächten Verhandlungen anzuknüpfen, um in Kriegen, die zur See stattfinden könnten, das Kaperwesen aufzuheben und die freie Handelsschifffahrt zu sichern [1]). Im nächsten Monate wurde auch wirklich von dem Minister des Auswärtigen, de Chambonas, ein Rundschreiben an die französischen Agenten im Auslande versandt, um bei den fremden Mächten die Annahme dieser Grundsätze zu befürworten. Der Staatssecretär der Vereinigten Staaten, Jefferson, beantwortete die französischen Mittheilungen günstig und erklärte, daß sein Staat bereit sei, darüber in nähere Verhandlungen einzugehen; aber es wurde die Sache weiter nicht verfolgt. Nur Hamburg und die anderen Hansestädte gingen auf den Vorschlag ein; der Nationalconvent decretirte auch [2]), daß die Kaperei diesen Städten gegenüber abgeschafft sein solle. Bei andern Mächte blieben die Schritte erfolglos. England ertheilte keine Antwort. Herr de Chauvelin, ein Mitglied der französischen Botschaft zu London, erklärt dieses Schweigen in der Weise, daß eine solche Uebereinkunft zwischen Frankreich und England nur als die Folge eines näheren Bündnisses zwischen den beiden Völkern zu Stande kommen könne, denn England, welches nach seiner Meinung mit Eifersucht auf den französischen und spanischen Handel blicke, werde schwerlich der geeignetsten Waffe, denselben anzugreifen, entsagen, da es sie als ein nationales Recht ansehe; man müsse abwarten, bis die internationalen Verhältnisse in

1) Aegidi u. Klauhold a. a. O. Nr. LV. 1.

2) Dekret vom 29. März 1793, s. Aegidi u. Klauhold a. a. O. Einleitung S. 12.

Europa Aussichten auf einen dauernden Frieden eröffnen [1]). Außerdem scheiterte dieser zweite Versuch an denselben Hindernissen wie der erste, und zwar daran, daß die Fortschritte der Kriegskunst es nicht gestatteten, von der Seebeute abzusehen; man betrachtete die Handelsschiffe einigermaßen mit Recht als event. Kriegswerkzeuge, denn wesentliche Unterschiede zwischen der Kriegs- und Handelsflotte und die Schwierigkeit ein gewöhnliches Privatfahrzeug in ein Kriegsschiff umzuwandeln, waren noch keineswegs so ersichtlich wie heute.

Die sturmbewegten Zeiten der französischen Revolution und der Napoleonischen Alleinherrschaft und die fortwährende Rivalität der beiden Hauptseemächte, England und Frankreich, machten eine völkerrechtliche Einigung auf dem Gebiete des Seerechts unmöglich. Doch verriethen allerlei Kundgebungen, daß der Glaube an die Nothwendigkeit und die wirkliche Durchführbarkeit der Abschaffung des Beuteweſens zur See in hohen Regierungskreisen verschiedener Länder, namentlich Frankreichs, ziemlich stark da war.

Im Jahre 1800 kam die sogenannte zweite bewaffnete Neutralität und zwar wieder auf Veranlassung Rußlands unter dem England feindlich gesinnten Kaiser Paul gegen die Uebermacht Britanniens zwischen vier Mächten: Rußland, Dänemark, Preußen und Schweden zu Stande. Die Grundsätze, die sie vertrat, waren ungefähr dieselben, wie in der ersten bewaffneten Neutralität; also bekannte sie sich auch zu der inzwischen aus der Uebung getretenen seerechtlichen Norm: frei Schiff, frei Gut. Aber schon im nächstfolgenden Jahre gelang es England, nach der Thronbesteigung Alexanders I., auf dem Petersburger Congresse die Russische Regierung zur Auflösung des Neutralitätsbundes zu bestimmen [2]).

In demselben Jahre 1800 hielt bei der Einsetzung des Prisenrathes in Frankreich der Regierungsbevollmächtige, Bürger Portalis, eine Rede, in der er äußerte, daß die französische Phi-

1) Cauchy: du respect de la propriété privée. Annexes Nr. 2 3 und 4.

2) Ortolan, Règles et diplom. de le mer. tom. 2. S. 153. 154. (4 éd.)

losophie den Grundsatz, der Krieg sei ein Verhältniß zwischen Staat und Staat, nicht zwischen Individuen und Individuen zur allgemeinen Geltung gebracht, daß sie stets bei den europäischen Regierungen die Unverletzlichkeit des Privateigenthums zur See wie auf dem Lande befürwortet, daß aber leider die Politik bisher sich den Ergebnissen der Philosophie nicht gefügt habe. Portalis, als Oberrichter der französischen Prisengerichtsbarkeit, hat sich später durch Gerechtigkeit und Menschlichkeit gegen Alle, namentlich gegen die Neutralen, rühmlich ausgezeichnet.

Im Jahre 1806 sprach der Minister des Auswärtigen Talleyrand-Perigord in einem Berichte an den Kaiser die Meinung aus, daß in drei Jahrhunderten der Civilisation sich ein Völkerrecht ausgebildet habe, welches der menschlichen Natur entspreche; dieses Recht gipfele in dem Satze, daß man sich im Frieden möglichst viel Gutes angedeihen lassen, im Kriege möglichst wenig Schaden zufügen solle, und daß daher das Völkerrecht die Unverletzlichkeit der Privathabe in See- und Landkriegen fordere.

In demselben Jahre motivirte Napoleon, als er in seinem berühmten Berliner Decrete vom 21. November Groß-Britannien in Blockadezustand erklärte (Continentalsperre), seine strenge Maßregeln gegen die Engländer unter anderen dadurch, daß er behauptete, England habe das allgemeine Völkerrecht verletzt, indem es, im Gegensatze zu demselben, friedliche Handelsschiffe und jedes Privateigenthum zur See wegnehme und einziehe und schließt daraus, daß man daher England mit denselben Waffen bekämpfen, ihm gegenüber sich über die Schranken des Völkerrechts hinwegsetzen und seine Inseln von dem europäischen Verkehre abschließen müsse[1]).

Im Namen des Kaisers befürwortete die Unverletzlichkeit des Privateigenthums im Jahre 1809 ein anderer französischer Minister, Graf von Champagny, in einem Briefe an Herrn Armstrong, den Minister der vereinigten Staaten: Frankreich befolge diesen Grundsatz zur See wie auf dem Lande und betrachte die feindlichen Handelsfahrzeuge als etwas ebenso harmloses, wie das

1) Aegidi und Klauhold a. a. O. LV. 2. 3. 4.

Gut der privaten Unterthanen im feindlichen Lande[1]). Es bleibe dahingestellt, in wiefern diese herrlichen Grundsätze von Frankreich in der Kriegspraxis versuchsweise angewendet wurden; sicher ist es, daß die Engländer den ganz entgegengesetzten huldigten, was nothwendigerweise ihre Gegner, incl. Franzosen, dasselbe zu thun nöthigten.

Napoleon scheint die Abschaffung der Seebeute aufrichtig gewollt und sie nicht als einen philantropischen Traum (er war bekanntlich philosophischen Träumereien ziemlich abhold), sondern als eine selbstverständliche Folge der humanen Kriegführung angesehen zu haben. In seinen Mémoires de St. Hélène äußert er dieselbe Anschauung über das Privateigenthum. Es verdient beachtet zu werden, daß die größten Kriegsgenies unserer Zeit, wie Friedrich d. Gr. und Napoleon, welche wohl nichts zu versäumen pflegten, um ihren Gegnern entscheidende Schläge zu versetzen, eine in der Seekriegführung bis heute für wirksam, ja von einigen für unentbehrlich gehaltene Waffe so geringschätzten und sie aus dem allgemeinen Kriegsusus zu verdrängen suchten.

Der Wiener Congreß erwähnte bei der Regelung der Weltangelegenheiten das Seerecht in keiner Weise.

Nicht ohne Interesse sind die Ansichten, welche in Frankreich im Jahre 1816 bei einer Prisenangelegenheit bezüglich unserer Frage auftauchten. Der Graf von Hauterive erachtete es nicht für unpassend bei derselben dem Staatsrath folgende Vorstellungen zu machen: der Zweck der Kaperei sei das Ueberfallen des verbotenen und feindlichen Handels, worin aber der feindliche Handel bestehe, sei sehr schwer, ja unmöglich zu ermitteln; denn es gäbe überhaupt keinen solchen. Der Handel sei vielmehr ein allgemeiner kosmopolitischer, die Interessen der ganzen Welt umspannender Organismus, dessen Elemente zusammenhalten und dessen Anstrengungen einander entsprechen. Die von ihm erlittenen Verluste und errungenen Vortheile können nie einen lokalen Charakter haben. Jedes von der Mitte irgend eines Volkes ausgehende Unternehmen hört auf, einem Lande eigenartig anzugehören, seitdem es das Gebiet des Welthandels betreten. Das

1) Cauchy a. a. O. Annexes Nr. 19.

Kaperwesen sei deshalb Niemandem vortheilhaft; es sei vielmehr nur ein Unglück für jeden Handel[1]).

Es kam wieder ein partieller aber praktisch verwirklichter Versuch, dem Eigenthume der Privaten zur See Schutz und Schonung zu gewähren im Jahre 1823 französischer Seits zum Vorschein. Frankreich fühlte sich veranlaßt, sich in die spanischen Angelegenheiten einzumischen und schickte sich an, eine Armee in die Hyberische Halbinsel einrücken zu lassen, erklärte aber, nicht gegen die spanische Nation, sondern gegen eine das Land beherrschende Partei Krieg führen zu wollen; deshalb verordnete es, nur spanische Kriegsschiffe aufzubringen, Handelsschiffe aber nicht zu behelligen, falls sie an der Kriegführung unbetheiligt blieben. Der französische Minister des Auswärtigen de Chateaubriand läßt diese „gemäßigten und edelmüthigen" Bestimmungen in seinem Rundschreibeu an französische Geschäftsträger bei den Seemächten 12. April von der Bedingung abhängen, daß die neutralen Regierungen den spanischen Kapern das Verkaufen der an Franzosen gemachten Beute in ihren Häfen untersagten, worauf aber Seitens Englands ablehnend geantwortet wurde. Der englische Minister Canning erklärte, daß England die strikteste Neutralität bewahren, keinem Kriegführenden Vorschub leisten werde; es würde aber, wenn es auf den französischen Vorschlag einginge, die stärkere Kriegsflotten besitzende Macht Frankreich noch aufhelfen, wenn dem schwächeren Spanien der Gebrauch der Waffe des Schwächeren, der Kaperei, durch das Verbot, die regelmäßig gemachten Prisen in englichen Häfen zu verkaufen, noch erschwert wurde[2]). Der Krieg währte nicht lange, die Franzosen erstickten den Aufstand ohne einen Volkskrieg in einem Lande zu erregen, wo die Bevölkerung kein Verständniß für die constitutionelle Freiheit, die ihr die Cortes bringen wollten, hatte und die einrückenden Fremden fast als Befreier empfing. In Folge dessen ist es auch zur See der französischen Regierung nicht schwer gewesen, die „gemäßigten und edelmüthigen" Bestimmungen Chateaubriand's ohne die verlangte Mitwirkung der Seemächte aufrecht zu erhalten.

1) Cauchy a. a. O. Annexes Nr. 20.
2) Cauchy a. a. O. Annexes Nr. 5 u. 6.

Bald darauf versandte in demselben Jahre 1823 unter der Präsidentschaft Monroes der Staatssekretär der Vereinigten Staaten J. Q. Adams an seine Agenten in England, Frankreich und Rußland Instruktionen, um diese Seemächte zu einer Verständigung über das Seerecht in einem event. Kriege derselben gegen die Vereinigten Staaten zu bringen; ein eingehender, aus 21 Artikeln bestehender Entwurf wurde ihnen mitgetheilt. Der Artikel 4 schaffte die Beute, der Artikel 15 das Kaperwesen ab; es sollte jeder mitcontrahirende Staat sogar befugt sein, die Kaper der andern als Seeräuber zu behandeln. Außerdem waren darin auch auf den Seeverkehr sich nicht beziehende Vorschläge enthalten, z. B. die Verpflichtung, die Indianer gegen die Vereinigten Staaten nicht anzuzetteln. Die Regelung des Seerechts aber machte den Hauptgegenstand des ganzen Entwurfes aus [1]). Es sei kein Grund vorhanden, schrieb am 28. Juli 1823 der amerikanische Staatssekretär an seinen Gesandten in London, Rush, weshalb das Privateigenthum zur See anders als auf dem Lande von den Kriegführenden behandelt werden dürfe; der Krieg zwischen Privaten müsse auch auf der See verschwinden, wie ihn das christlich moderne Bewußtsein der Völker auf dem Lande verdrängt habe. Man sei vernünftiger Weise zu der Erwartung berechtigt, daß eine solche für die ganze Menschheit segensreiche Neuerung von einer Macht wie England, welche den Sklavenhandel auf dem Erdballe auszurotten bestrebt sei, werde unterstützt werden; auch in dieser Richtung würde sich dieselbe um die Menschheit verdient machen. Die Unverletzlichkeit des Privateigenthums sei aber sonst nur eine Folgerung der laut proklamirten Grundsätze der heiligen Allianz. Die Vereinigten Staaten wendeten sich zuerst an Groß-Britannien, weil sie erachteten, daß die Annahme seerechtlicher Normen seinerseits die allgemeine Annahme Seitens der anderen Mächte herbeiführen und die eben vorgeschlagenen ihm in erster Linie zu Gute kommen würden. Bei der französischen Regierung ließ Adams seinen Entwurf folgender Weise begründen: Die Vereinigten Staaten seien durch das Verfahren Frankreichs während der letzten Kriegszeit ermuthigt worden, eine neue Regulirung des

1) Cauchy a. a. O. Annexes Nr. 7.

völkerrechtlichen Seeverkehrs nach dem eben so großmüthig angewandten französischen Grundsätzen vorzuschlagen: sie hätten bereits England darüber Entwürfe vorgelegt, und wenn es zu einer Vereinbarung komme, so würde ein ewiger Frieden zwischen dem brittischen Reiche und der nordamerikanischen Republik gestiftet werden. Die Vereinigten Staaten trügen dasselbe allen andern europäischen Mächten an, weil sie mit allen nur in Friedensverhältnissen stehen wollten, wie es seit ihrer Existenz als unabhängiges Volk immer ihre Politik gewesen. Hier gibt der Staatssekretär den Gegnern der Abschaffung der Seebeute das beste und vielleicht das einzige Argument für ihre Ansicht in die Hände: weil England und die Vereinigten Staaten sich durch Vertrag verbindlich machen, keine Handelsschiffe einander zu kapern, so sei angeblich ein Krieg zwischen ihnen unmöglich geworden; folglich, sagen sie, sei an die Unverletzlichkeit des Privateigenthums nicht zu denken, sobald ein Krieg zwischen ihnen ausbricht [1]).

Chateaubriand antwortete in der entgegenkommendsten Weise schon am 29. October auf die amerikanischen Vorschläge.

Der Minister des Auswärtigen in Petersburg, Graf Nesselrode, erwiderte auch günstig auf die Mittheilungen des amerikanischen Geschäftsträgers Herrn Middleton: Rußland habe, lautete es in seiner Note vom 1. Februar 1824, ähnliche Grundsätze, wie jetzt die Vereinigten Staaten schon im Jahre 1780 und 1800 in das Völkerrecht zur See einzuführen gesucht und thatsächlich für eine gewisse Zeit eingeführt; es würde geneigt sein, den amerikanischen Entwurf nach Kräften zu unterstützen, wenn Aussicht auf Erfolg bei anderen Seemächten vorhanden wäre, was jetzt leider nicht der Fall sei, denn solche Regulirungen können

1) Hautefeuille benutzt diesen Gedanken um darzulegen, daß die Vereinigten Staaten mit diesen Vorschlägen alle europäischen Staaten von jeder Einmischung in die Angelegenheiten des ganzen amerikanischen Festlandes zu entfernen beabsichtigten, um derselben selbst allmählich Meister zu werden. Die erste Absicht ist wohl bekannt, das ist die sogenannte Monroedoctrin, deren nächster Zweck war, von den befreiten spanischen Colonien die Gefahr ihrer Wiedereroberung durch das Mutterland zu beseitigen; inwiefern die zweite, die Hautefeuille den Amerikanern unterlegt, wirklich existire, bleibe dahingestellt.

nur zuträglich sein, wenn sie alle Völker verpflichten. Nesselrode hatte Recht: Alles scheiterte an der Weigerung Englands, das im Laufe des Jahres 1824 dem amerikanischen Gesandten Rush rundweg erklärte, auf die Anträge nicht eingehen und an den bisher allgemein anerkannten völkerrechtlichen Normen festhalten zu wollen.

Noch im Jahre 1826 ließ der Amtsnachfolger Adams, Clay, durch seinen Gesandten der englischen Regierung erklären, daß die Vereinigten Staaten unerschütterlich bei ihrer überlieferten Politik, das Seerecht betreffend, beharren. Er gibt sich der Hoffnung hin, daß, wenn England und Nordamerika untereinander das Kaperwesen abschafften, sie dadurch dasselbe aus allen Ländern verdrängen und das Privateigenthum während der Kriege zur See wie auf dem Lande des ihm gebührenden Schutzes genießen würde. Aber auch diesmal wurde England erfolglos angegangen. Bemerkenswerth ist es, daß der amerikanische Staatssekretär hier das Verschwinden der an Privatsachen geübten Seebeute mit der Abschaffung der Kaperei zu identificiren und sich nicht recht vorzustellen scheint, wie nach der Beseitigung der letzteren, Kriegsschiffe sich mit dem Gewerbe der Kaper, mit dem Auffangen der harmlosen, unbewaffneten Fahrzeuge abgeben könnten [1]).

Bis in die Mitte unseres Jahrhunderts sind seitdem keine Versuche in das bestehende internationale Seerecht einzugreifen bemerkbar, später aber ist in Handelskammern, in Repräsentativ-Versammlungen, in Staatsverträgen und im Notenwechsel verschiedener Mächte die Unverletzlichkeit des Privateigenthums vielfach zur Sprache gekommen, und auch in der Kriegspraxis manchmal geachtet worden.

Als der Anfang dieser Kundgebungen ist ein vereinzelt dastehender Vertrag zwischen Brasilien und Uruguai von 1851 hervorzuheben, in welchem beide Theile sich verpflichten in einem künftigen Kriege zwischen ihnen das Eigenthum ihrer Unterthanen zu schonen [2]).

---

1) Aegidi u. Klauhold a. a. O. LVI.

2) Katchenovsky a. a. O. S. 144. Seine Quelle hierüber ist Annuaire des deux Mondes 1851—1852 S. 981—983.

Im März des Jahres 1854, kurz vor dem Ausbruche des Krimkrieges, schlug Lord Clarendon dem amerikanischen Gesandten zu London Herrn Buchanan die Abschaffung der Kaperei vor. Im Laufe desselben Jahres ließ ihm der letztere Seitens des Präsidenten Pierce die Antwort zukommen, daß es unter den nunmehrigen Verhältnissen den Vereinigten Staaten unmöglich sei auf den Vorschlag einzugehen, wenn England sich nicht zugleich zu der Unverletzlichkeit jeden Privateigenthums zur See bekenne; im Falle eines Krieges zwischen den Vereinigten Staaten und Groß-Britannien könnten die ersteren der viel stärkeren Seemacht des letzteren nur Kaperschiffe entgegensetzen, um die Ungleichheit der Kräfte aufzuwiegen, welche dem Handel der beiden Nationen gegenseitig Schaden zufügen sollen [1]).

Derselbe Präsident erklärte in einem Sendbriefe an den Washingtoner Congreß vom 4. Dez. dess. J., daß die Verzichtleistung auf das Recht Kaperbriefe zu ertheilen eng mit der totalen Aufgabe der Erbeutung jeden feindlichen Privateigenthums verbunden sei, daß sich in der ersten Beziehung zu binden ebenso auf die Verpflichtung, in einem Landkriege sich mit keinem freiwilligen Corps auszuhelfen, hinauslaufen würde. Die Vereinigten Staaten würden sich einfach der Gefahr aussetzen von einem eine starke Kriegsflotte besitzenden Feinde leicht überwältigt zu werden, da sie keine solche hätten; daß sie indessen bereit sein würden, beide Grundsätze, aber unzertrennlich von einander, anzuerkennen, falls die anderen Seemächte denselben beipflichten möchten [2]).

Die Regierung zu Washington indentificirte also wie immer das Verschwinden der beiden Seekriegs-Ueberlieferungen.

In Europa kam nach dem Ausbruche des Krimkrieges und noch vor dem Beginn der Feindseligkeiten die französische und englische Regierung überein, zum Besten der Privatpersonen gegen den bisherigen Kriegsgebrauch in einigen Punkten verstoßende Verfügungen ergehen zu lassen: es wurde von ihnen angeordnet, russischen Handelsschiffen, die in den Häfen der beiden Nationen durch die Kriegserklärung überrascht worden wären, die Frist von

1) Ortolan a. a. O. tom. II. S. 69.
2) Aegidi u. Klauhold a. a. O. LVI. Nr. 7.

6 Wochen zu gewähren, damit sie während derselben ihre Geschäfte abmachen und unbelästigt nach ihrer Heimath zurückkehren könnten.

Auf französische Veranlassung verkündigten außerdem die beiden Mächte Declarationen ungefähr desselben Inhalts, in welchen sie die Absicht bekannt machten, die Kriegsoperationen auf regelmäßig organisirte Staatskräfte zu beschränken und einstweilen keine Ausrüstungen von Kaperschiffen zu gestatten, sowie kein feindliches Eigenthum, außer Kriegscontrebande, unter neutraler Flagge wegzunehmen [1]).

Zwei Jahre später, Juni 1856, einigten sich zwei kleine Republiken Mittel-Amerikas, Costa Rica und Neu-Granada in einem Schifffahrts- und Handels-Vertrage zu der Maßregel, in künftigen Kriegen, sei es zwischen ihnen selbst oder zwischen einer von ihnen und einem Dritten, wechselseitig keine Privatgüter ihrer Unterthanen, sei es unter neutraler oder eigenen Flagge aufzubringen und durch Prisengerichte verurtheilen zu lassen [2]).

Auf dem europäischen Continente erfolgte unterdessen in demselben Jahre nach der Beendigung des orientalischen Krieges eine, wenn auch nicht so weit gehende so doch höchst bedeutsame Verständigung unter den Staaten, betreffend das Seerecht. Die leitenden Mächte, vor allem Frankreich, wollten nicht die allgemeine Pacificirung Europas durch den Pariser Vertrag (3. März) und die Anwesenheit der Vertreter der bedeutendsten sieben Staaten auf der Stätte, wo sie eben den internationalen Congreß abhielten, in Paris, unbenutzt für die Milderung des Kriegsgebrauchs zur See lassen. Der Bevollmächtigte Frankreichs, Graf Walewski, schlug dem Congresse vor, das Friedenswerk durch eine Regelung einiger Theile des Völkerrechts zu schließen: der westphälische Congreß habe die Gewissensfreiheit sanktionirt, der Wiener Congreß den Negerhandel abgeschafft und die Freiheit der Schifffahrt auf den Flüssen bestätigt; es wäre des Pariser Congresses würdig, endlosen und langwierigen völkerrechtlichen Zwistigkeiten ein Ziel

---

1) Ortolan a. a. O. tom. II. Appendice spécial. Nr. IV. und V.
2) Aegidi u. Klauhold a. a. O. Nr. LVIII.

zu setzen, indem er ein einheitliches Seerecht auf folgenden Grundlagen zur allgemeinen Geltung brächte: 1) Abschaffung des Kaperwesens, 2) Unverletzlichkeit der neutralen Flagge und der unter ihr befindlichen feindlichen Waare, außer der Kriegscontrebande, 3) Unverletzlichkeit der neutralen Waare unter Feindesflagge, 4) Obligatorische Wirksamkeit der Blockade, d. h. daß sie nur dann als solche angesehen werden darf, wenn sie eine effective ist. Der preußische Bevollmächtigte Frhr. von Manteuffel erklärte darauf, daß er keine specielle Vollmacht von seinem Könige einzuholen brauche, um die Zustimmung für Preußen in bindender Weise abzugeben, denn er kenne zu gut die wohlwollenden Absichten seines Monarchen hierüber und die völkerrechtlichen Grundsätze, zu welchen Preußen von jeher sich bekenne, um in dieser Hinsicht schwankend zu sein. Die Vertreter anderer Mächte wollten nichts Entscheidendes aussprechen, bevor sie sich mit ihren Regierungen darüber verständigten. Es wurden aber schließlich die genannten vier Punkte einstimmig angenommen und in der sogenannten Declaration vom 16. April 1856 als ein Anhang zu dem Pariser Vertrage veröffentlicht; zugleich übernahmen die unterzeichneten Mächte, diese Erklärung den an dem Pariser Congresse nicht betheiligten Regierungen zur Kenntniß zu bringen, und sie zum Beitritt zu derselben einzuladen. Es wurde auch hinzugefügt, daß die vier Punkte eine untheilbare Einheit bilden, d. h. daß sie alle zusammen entweder angenommen oder verworfen werden müssen und daß die Congreßmächte und diejenigen, welche bereits der Declaration beigetreten sind, sich verpflichten, mit sonstigen Staaten auf keinen anderen als auf diesen vier Grundlagen künftighin seerechtliche Vereinbarungen zu treffen [1]).

Sämmtliche Staaten der alten und neuen Welt traten der Pariser Erklärung bei, mit Ausnahme Spaniens, welches wohl die drei letzten Grundsätze, nicht den ersten, die Abschaffung der Kaperei betreffend, annahm und dadurch nicht beitreten konnte, Mexikos und der Vereinigten Staaten. Der Staatssekretär der letzten, Marcy, drückt in einer warnenden Note vom

1) Ortolan a. a. O. Nr. XVII. XVIII. XIX.

14. Juli an die am Pariſer Congreſſe nicht betheiligten Mächte ſein Bedenken gegen die Declaration aus:

Die Untheilbarkeit ihrer vier Grundſätze und die unabhängigen Regierungen zugemuthete Obliegenheit, fernerhin nur die Pariſer Normen auf dem Gebiete des Seerechts anderen Mächten zur Annahme anzubieten, verſtoße gegen die Souveränitätsrechte eines jeden freien Staates. Eine voreilige Zuſtimmung anderer Regierungen verhindere die Vereinigten Staaten, über die Annahme einiger wohlthätiger Grundſätze des Völkerrechts mit ihnen zu verhandeln, denn ſie könnten bei ſolchen Bedingungen der Abſchaffung des Kaperweſens nicht beipflichten und hofften, daß die anderen zur See ſchwächeren Mächte dieſes verfängliche Anbieten gerade der mächtigſten Seeſtaaten zurückweiſen würden: ſie würden ſich ihnen dadurch in künftigen Kriegen Preis geben, weil ſie ſich des einzigen Mittels beraubten, der Uebermacht ihrer Kriegsflotten das Gegengewicht zu halten.

Faſt gleichzeitig beantwortete Marcy die Mittheilung der Declaration in einer an den franzöſiſchen Geſandten zu Waſhington, Sartiges, und damit an alle Congreßmächte gerichteten Note vom 28. Juli, in welcher ausführlich die Ablehnung der Vereinigten Staaten begründet wird. Die Pariſer Reſolutionen werden darin ſcharf kritiſirt und es ſcheint ſo etwas wie Verſtimmung darüber durch, daß die Declaration ohne Mitwirkung der Vereinigten Staaten verfaßt und erlaſſen wurde. Dieſelben Bedenken, wie in der Note vom 14. Juli, werden angeführt: Was den vierten Punkt, die Wirkſamkeit der Blockade anbetreffe, ſo habe der Pariſer Congreß nichts Neues aufgeſtellt, denn ſchon vor ihm wäre allgemein bekannt, daß die Blockade effectiv ſein müſſe um als ſolche zu gelten; man wäre nur nicht einig, wann dieſelbe als effectiv anzuſehen ſei; dieſe praktiſche Frage ſollte der Congreß zu löſen beſtrebt ſein, anſtatt ſich mit Allgemeinheiten abzugeben. Die ſtärkſte und eingehendſte Kritik wird gegen den erſten Punkt ausgeübt: wenn dem Pariſer Congreß, als er die Abſchaffung der Kaperei anordnete, Humanitätsrückſichten vorſchwebten und er wirklich die Trübſale der friedlichen Handelsleute möglichſt zu beſeitigen ſuchte, ſo habe er augenſcheinlich nur eine halbe Maßregel zuwege gebracht, im Grunde genommen aber

in keiner Weise den Krieg zur See milder gestaltet. Denn die Jagd nach dem Privateigenthum des Feindes werde mit allen ihren demoralisirenden Wirkungen auf den Meeren wie vorher vor sich gehen, sie werde nur von den Kriegsschiffen des Staates gemacht werden; es sei aber der Unterschied zwischen Staats- und Kaperschiffen in der Praxis sehr gering. Um keine scheinbare aber eine wirkliche Wohlthat der Menschheit zu erweisen, hätte man nicht halbwegs stehen bleiben, sondern einen Schritt weiter gehen und die völlige Unverletzlichkeit des Privateigenthums verkündigen sollen. Die Vereinigten Staaten träten gegen die isolirte Abschaffung des Kaperwesens nicht blos in ihrem eigenen Interesse sondern in dem aller derjenigen Mächte auf, welche zur See auf keine Vorherrschaft rechnen könnten, weil sie keine bedeutende Kriegsflotte unterhalten. Eine auf diesem Elemente vorherrschende Macht vermöchte im Kriege mit einem schwächeren Staate mittelst der einen Hälfte ihrer Kriegsschiffe seine ganze Seemacht im Schach zu halten und seine sämmtlichen Häfen zu blockiren, und mit der anderen Hälfte seine Privatschiffe auf allen Seen zu verfolgen. Die schwächeren Seemächte müßten sich des unzweifelhaft Vortheil bringenden Rechts, Kaperschiffe auszurüsten, begeben, ohne dafür die geringste Compensation zu erhalten. Die Vereinigten Staaten insbesondere würden nie zu einer starken Seemacht werden, denn es sei ihre nationale Ueberlieferung, überhaupt keine Kriege zu führen, und ausschließlich sich mit Friedenskünsten, nämlich mit dem Handel abzugeben: sie betrachteten auch die Unterhaltung großer Militärkräfte, sei es auf dem Lande oder zur See, als bedrohlich für die bürgerliche Freiheit und hinderlich für die nationale Wohlfahrt. Gegen die Abschaffung der Seebeute sei übrigens nichts einzuwenden, denn in unserm aufgeklärten Zeitalter zieme es sich nicht zwischen dem feindlichen Privateigenthum zur See und dem auf dem Lande einen Unterschied zu machen und es noch verschieden zu behandeln: wenn es in einem Falle geschützt werde, warum solle es in dem andern dem barbarischen Beuterechte unterliegen? Die Unverletzlichkeit des Eigenthums der Privatpersonen würde ein Fortschritt sein, der allen Völkern Heil brächte und wenn die Congreßmächte in die Declaration noch den Grundsatz der Abschaffung der Seebeute

einfügen möchten, so würden auch die Vereinigten Staaten deren vier Punkte annehmen. Im Namen des Präsidenten schlage er (Marcy) also vor, den Worten: „die Kaperei ist und bleibt aufgehoben" den folgenden Satz anzuhängen: „und das Privateigenthum der Unterthanen des einen Kriegführenden kann nicht von den Schiffen des anderen weggenommen werden, wenn es keine Kriegscontrebande ist" [1]).

Es war nahe dran, so hätten die europäischen Mächte das Amerikanische Amendement gutgeheißen. Im December d. J. konnte der Präsident Pierce in seinen jährlichen Sendschreiben an den Washingtoner Congreß die formelle Zustimmung Rußlands verkündigen und die Hoffnung aussprechen, daß die anderen europäischen Regierungen, nämlich die französische, bald diesem Beispiele folgen würden. Und wirklich soll der Minister des Auswärtigen, Walewski, dem amerikanischen Geschäftsträger angedeutet haben, daß der Kaiser Napoleon gar nicht dem Marcyschen Vorschlage abgeneigt sei. In England war der große Staatsmann Lord Palmerston notorisch der Unverletzlichkeit des Privateigenthums gewogen; denn, indem er in einer in der Handelskammer von Liverpool, 7. November 1856, gehaltenen Rede der dortigen Kaufmannschaft für ihre patriotische Haltung und Opferwilligkeit während des Krimkrieges dankſagte, drückte er in folgenden Worten seine damalige Meinung über die Seebeute aus: „ich kann nicht umhin zu hoffen, daß die Milderungen der alten Strenge im Völkerrechte, die während der Dauer dieses Krieges geübt und nach seinem Ende durch feierliche Verheißungen bestätigt worden sind, noch vielleicht weiter werden ausgedehnt werden können und daß im Laufe der Zeit die Normen, die bereits in Landkriegen obwalten, ausnahmslos in der Weise in ihrer Geltung sich ausbreiten werden, daß das Privateigenthum von keiner Seite Gegenstand des Angriffes sein wird. Ueberblicken wir die uns von der Vergangenheit gelieferten Beispiele, so sehen wir nirgends, daß ein mächtiges Land in Folge der von seinen einzelnen Bürgern erlittenen Verluste besiegt worden wäre. Die Zusammenstöße der Heere auf dem Lande und der Flotten

1) Aegidi u. Klauhold a. a. O. Nr. V.

zur See entscheiden die größten Streite der Völker und es wäre zu wünschen, daß sie auf Kräfte beschränkt wären, die unter dem unmittelbaren Befehle der Kriegführenden ständen" [1]).

Der berühmte englische Publicist Cobden wandte sich unterdessen brieflich an einflußreiche Personen, um dieselben zu überzeugen, daß die Unverletzlichkeit des Privateigenthums England den größten Vortheil gewähren würde [2]). Die Marcy'sche Antwort sei von dem Handelsstande in England nicht gebührend gewürdigt worden; die Declaration erschüttere die bisherige so hoch angesehene Rechtspraxis der englischen Gerichtshöfe in ihren Grundlagen, indem sie den Grundsätzen, die England bisher immer bekämpfte, die Kraft eines Gesetzes verleihe. In einem Kriege mit Frankreich werde das englische Privateigenthum, welches zur See ungefähr viermal umfangreicher als das französische sei, auch viermal mehr den feindlichen Kriegsschiffen Blöße geben, seitdem die Kaperei aufgehoben worden. Bei der Geltung der neuen völkerrechtlichen Gesetze, welche die Concurrenz der Neutralen im Handelsverkehre so sehr begünstigen (frei Schiff, frei Gut), sei es sehr zweifelhaft geworden, ob es sich überhaupt noch einem Privatschiffe lohnen werde ins Freie auszulaufen. Indem die Eisenbahnverbindungen Blockaden fast illusorisch machen könnten, werde, falls England mit Frankreich in Krieg geriethe, der französische Handel mit Holland, Deutschland u. s. w. und auch mit England vermittelst der neutralen Flagge fortgesetzt werden. Es leuchte also ein, daß die Privatschiffe der Kriegführenden mit den Neutralen im neuesten Völkerrechte nicht concurriren könnten, indem sie sich gegen die Gefahr der Wegnahme hoch versichern müßten, was die der Neutralen nicht zu thun brauchten. In einem Kriege mit den Vereinigten Staaten, die, nach der Abrechnung des Handels, der durch innere Wasserstraßen betrieben wird, ungefähr um die Hälfte weniger als England auf hoher See schwimmende Privatgüter hätten, würde das englische Privateigenthum naturgemäß doppelt so ausgesetzt als das amerikanische sein. Die

1) Aegidi u. Klauhold a. a. O. X.

2) S. seine drei im November und December 1856 geschriebenen Briefe. Aegidi u. Klauhold XI.

praktische Folge der neuen Aenderungen im Völker-Seerechte sei der Uebergang des ganzen Transporthandels in die Hände der Neutralen in künftigen Kriegen. England habe aufgehört, auf der See allein zu gebieten und erfolgreich seine auf allen Meeren zerstreuten Handelsschiffe zu schützen; ein neuer würdiger Nebenbuhler sei ihm in der neuen Welt entstanden. Die Engländer würden wahrhaftig verdienen, die Chinesen des Westens genannt zu werden, wenn die Grundsätze ihrer Staatspolitik sich nicht zu den Dimensionen ausdehnen könnten, welche die neuen Weltfortschritte unabweislich bedingen. Er als englischer Bürger könne nur bedauern, daß sein Vaterland sich nicht, sein eigenes Interesse mit dem allgemeinen menschlichen verbindend, zu der von den Vereinigten Staaten vorgeschlagenen Abschaffung der Seebeute sofort bekannt habe. Er hege die Zuversicht, daß es doch schließlich bald dazu komme und daß die künftigen Kriege mehr das Bild eines zwischen Staaten, als eines zwischen Völkern ausgefochtenen Zweikampfs darstellen würden. Zur Herbeiführung dieses glücklichen Erfolges sei am meisten die Handelswelt interessirt: sie müsse unaufhörlich hierzu die Initiative ergreifen und das ganze Gewicht ihres Einflusses in die Wagschale der Humanität und des Kulturfortschrittes werfen, um die Unverletzlichkeit des Privateigenthums in das moderne Völkerrecht einführen zu helfen [1]).

---

1) Richard Cobden war bekanntlich ein eifriger Befürworter des Freihandels, in welchem er mit vollem Recht einen unermeßlichen Vortheil für England erblickte, nämlich für dessen Mittelstand, welchen er gegen die Uebergriffe der Aristokratie zu schützen für seine Lebensaufgabe hielt. Seine Verdienste hierüber als Redner und Schriftsteller, zumal sein Löwenantheil an der Abschaffung der Korngesetze und des Protektionssystems sind hinlänglich bekannt. Wie alle Anhänger der sogenannten Manchester-Schule, deren Haupt er gewesen, betrachtete er den Handel selbst als den hauptsächlichsten Faktor des Volkswohlstandes. In einer vor dem Krimkriege veröffentlichten Broschüre scheint er ihn als die ausschließliche Quelle, nicht blos des Reichthums sondern auch der Kriegsmacht hinstellen zu wollen (siehe Times 25. December 1876) und zwar in einer Weise, welche fast an das Phantastische grenzt. Er äußert sich über die sogenannte orientalische Frage dahin, daß die Eroberung der Türkei durch Rußland für England eine Wohlthat wäre, weil der Absatz der englischen Waaren nach den ehemals türkischen Ländern zu-

Wie wir bald sehen werden, ist dieser Aufruf Cobden's an die Kaufmannschaft nicht tauben Ohren gemacht worden.

Es wurden also auch in England gewichtige Stimmen laut, die die Abschaffung der Seebeute mit Nachdruck befürworteten. Im Anfange des Jahres 1857 aber trat ein Umschwung in den Regierungskreisen und in der öffentlichen Meinung zu Tage; und wenn die französische Regierung seine fast ausgesprochene Zustimmung zu dem Marcy'schen Vorschlage vorenthielt, so war es die Rücksicht auf England, die sie dazu bestimmte.

Auch in den Vereinigten Staaten selbst wurde die öffentliche Meinung durch ein gegen die Neuerung gerichtetes Pamphlet eines englischen Advokaten Namens Russel schwankend gemacht. Die officielle Nachricht der Zustimmung Preußens und Bremens kam zu spät in Washington an; Marcy und Pierce waren schon am Ende ihres Amtsgeschäftes, konnten nichts Wichtiges mehr vornehmen und räumten bald Anderen den Platz. Der neue Präsident Buchanan und sein Staatssekretär, General Caß, vertraten

---

nehmen würde. Diese segensreiche Wirkung wäre dem Umstande zu verdanken, daß diese vorher einem barbarischen Regimente unterworfenen von Natur aber äußerst begünstigten Gegenden mit ihren natürlichen und von den Barbaren unbenutzten Häfen und Busen unter einer christlich civilisirten Regierung aufblühen würden und dem englischen Handel neue Reichthumsquellen aufgeschlossen worden wären. Rußland könne in keiner Weise englische Interessen im Morgenlande gefährden, denn es werde nothwendig freihändlerisch sein müssen und da hiermit die englische Industrie einen neuen Aufschwung nähme, so würde die Macht des industriellen Englands dem nicht industriellen Rußland gegenüber nur steigern. „Liverpool und Hull allein mit ihren Schiffen und Kapital würden im Stande sein, den Besitzern eines Erdenviertels Gesetze aufzuzwingen, den finländischen Busen und das Marmarameer zu blockiren, ihren stolzen Edelleuten jede Zufuhr von ausländischen Waaren zu versperren und ihren Zar in seinem prachtvollen Gefängniß Konstantinopel gefangen zu halten." Wie furchtbar würde sich also die Macht der beiden Städte entfalten, wenn sie doppelt soviel Baumwoll- und Leinwandfabrikate nach dem Oriente absetzen würden! Diese Auslassungen sind nicht weiter zu beachten; sie werden hier angeführt, um zu zeigen, daß ein Mann, der solche freilich später wahrscheinlich etwas modificirten Ansichten hatte, nur ein entschiedener Fürsprecher der Handelsfreiheit, sowie der Unverletzlichkeit des Privateigenthums zur See in Kriegszeiten sein konnte.

keineswegs die Ansichten ihrer Vorgänger und ließen in Europa die Verhandlungen über das Seerecht sistiren.

Brasilien verkündigte, 18. März 1858, eine Erklärung in welcher es den Pariser Beschlüssen beitritt, aber auch dem Marcy'schen Amendement zustimmt, indem es sich der Hoffnung überläßt, daß das Letzte, als weitere Consequenz der 1836 angebahnten Verbesserungen des Seerechts, nicht lange werde auf sich warten lassen [1]).

Ungerecht ist der Verdacht, den Hautefeuille der Marcy'schen Note gegenüber hegt, als ob die Regierung zu Washington nicht aufrichtig die Unverletzlichkeit des Privateigenthums anstrebte, vielmehr vermittelst eines äußerst geschickten diplomatischen Schachzuges, des Vorschützens einer unmöglichen Bedingung, sich den Pariser Neuerungen entziehen wollte, aber nicht ohne der Welt durch Aufstellung noch mehr fortgeschrittener Grundsätze Sand in die Augen zu streuen. In einem Privatschreiben Marcy's [2]) an den amerikanischen Gesandten zu London, Herrn Dallas, welcher persönlich der Abschaffung der Kaperei und der Seebeute abhold war, wird die Befürchtung ausgesprochen, daß es wohl unzweckmäßig wäre, was einige in Amerika anrathen, die Zustimmung der Vereinigten Staaten zu der Pariser Declaration nicht blos von der allgemeinen Verwerfung der Seebeute, sondern auch von der Verdrängung der Blockade aus dem Völkerrechte abhängig zu machen, weil in dieser Weise die Unionsregierung die allgemeine Annahme der Unverletzlichkeit des Privateigenthums noch erschweren würde und man ihr Absichten unterlegen könnte, die sie gar nicht hege, nämlich die, bei den alten Grundsätzen des Seerechts zu beharren. In solchem Falle würden sich die Vereinigten Staaten isoliren, während sie jetzt alle Nationen, außer England, für sich hätten.

Mit dem vollsten Rechte muß man aber dem Nachfolger Marcy's, Cass, eine entschiedene Abneigung gegen jede Reform im Völker-Seerechte zuschreiben. Im Jahre 1859 schickte er an die amerikanischen Geschäftsträger in Europa eine lange, fast auf

1) Aegidi u. Klauhold a. a. O. III.

2) Aegidi u. Klauhold a. a. O. Nr. VIII.

wissenschaftliche Gründlichkeit Anspruch machende, aber doch nicht ganz klare Note, aus welcher aber Eines deutlich hervorgeht [1]), nämlich die Absicht, entweder die Vereinigten Staaten an keine neue Normen des Seekriegsrechts zu binden oder ihre Verpflichtung zu denselben von den anderen Mächten sehr theuer erkaufen zu lassen. Namentlich erfreut sich die Blockade eingehender Erörterungen; ihre Abschaffung Seitens der europäischen Mächte wird als eine gebührende Compensation für die Vereinigten Staaten für ihren Beitritt zu der Pariser Declaration hingestellt; also es wird außer der Marcy'schen Bedingung der Unverletzlichkeit des Privateigenthums noch ein neues Bleigewicht angehängt, was der Amtsvorgänger des General Caß zu vermeiden suchte. Der Letzte wußte wohl, daß wenn die Mächte der Wegnahme feindlicher Privatschiffe, bewogen durch die Befürchtung, dadurch künftige Seekriege illusorisch zu machen, nicht entsagen wollten, an ihrer Verzichtleistung auf das Recht, feindliche Häfen zu blockiren, gar nicht gedacht werden konnte. Deshalb hatte der amerikanische Gesandte Dallas Recht, als er in einem Briefe an den Präsidenten der New-Yorker Handelskammer, welche die Bemühungen Bremens das Seerecht betreffend unterstützte, die Bedingungen des Präsidenten Buchanans und seines Staatssekretärs eine „bloße Maske" nannte, um die betreffenden Neuerungen zu hintertreiben [2]).

Im Jahre 1857, als die Vereinigten Staaten noch auf dem Marcy'schen Standpunkte beharrten, erhob im englischen Unterhause Lindsay, einer der angesehendsten Rheder in England, seine Stimme für eine dem amerikanischen Vorschlage gemäß lautende Vervollkommnung des internationalen Seerechts. Aber einflußreiche Glieder des Hauses, unter andern Lord Palmerston, der seine vor Kurzem in Manchester gehaltene Rede ganz vergessen zu haben schien, und Lord Russel, der so weit ging, die Unterzeichnung der Pariser Declaration Seitens Englands einen leichtfertigen Schritt zu nennen, wiesen den Lindsay'schen Antrag.

---

1) Aegidi u. Klauhold a. a. O. XIII.

2) Aegidi u. Klauhold a. a. O. Einleitung. Seite XXVI.

kräftig zurück[1]). Aber auch nach der veränderten Stellung der amerikanischen Regierung versuchte Lindsay seinen Einfluß bei der brittischen für die Abschaffung der Seebeute zu verwerthen: in einem 1859 an den Staatssekretär des Auswärtigen, Lord Russel, gerichteten Schreiben äußert er die Ansicht, daß England dazu die Initiative ergreifen solle, ohne darauf zu achten, daß es von den Vereinigten Staaten einstweilen nicht unterstützt werde. Lord Russel erwiederte, daß, trotzdem gegen seinen Vorschlag schwere Einwendungen erhoben werden könnten, die Regierung denselben doch in Erwägung ziehen werde[2]).

So hat das Jahr 1856 die wichtigste völkerrechtliche Uebereinkunft, die je bezüglich des Seerechts getroffen worden, zu Tage gebracht und die Aufmerksamkeit der Regierungen und der öffentlichen Meinung aller Länder darüber wach gerufen, daß die begonnenen Reformen vielleicht weiter geführt werden könnten. Einstweilen ist ein großes Resultat, an welchem man vorher allgemein zweifelte, erzielt worden, das Verschwinden des Kaperwesens, d. h. der für das Privateigenthum gefährlichsten Institution.

Die am Ende der fünfziger und im Anfange der sechsziger Jahre seitens Englands und Frankreichs gegen China geführten Kriege hatten, wenn nicht zur unmittelbaren Ursache, so doch zum Hauptzweck die Erschließung des Himmlischen Reiches dem europäischen Handel. Es kann deshalb kein Wunder nehmen, daß das feindliche Privateigenthum von den Kreuzschiffen der Verbündeten geschont wurde und der Handel zwischen Europäern und China keine Störung erlitt. Man konnte hier zum ersten Male wahrnehmen, daß die Schädigung des Privathandels von den Kriegführenden nicht blos als völlig unnützlich, sondern gerade als ihren Interessen zuwiderlaufend erachtet wurde.

Im Jahre 1859, während des französisch-österreichischen Krieges, wurden die Grundsätze der Pariser Erklärung befolgt und sogar ein Schritt weiter gethan, indem im Art. 4 des Züricher Vertrages (10. November) beschlossen wurde, daß die aufgebrachten aber noch nicht durch das Prisengericht verurtheilten österreichischen

1) Aegidi u. Klauhold a. a. O. Nr. XII.
2) Aegidi u. Klauhold a. a. O. Nr. XIV.

Privatfahrzeuge ihren rechtmäßigen Eigenthümern wieder zurückgegeben werden sollten.

Im Laufe desselben Jahres machte sich eine gewisse Agitation in Deutschland für die Abschaffung der Seebeute kund: man hoffte auf das Zustandekommen eines zweiten Pariser Congresses für die Regelung der italienischen Angelegenheiten, um ihn zur Erweiterung der im Jahre 1856 aufgestellten Normen des Seerechts zu benutzen. Am 2. November versammelten sich angesehene Handelsleute in Bremen und stimmten für folgenden Antrag:

1) Die Unverletzlichkeit der Person und des Eigenthums in Kriegszeiten zur See, unter Ausdehnung auf die Angehörigen kriegsführender Staaten, so weit die Zwecke des Krieges sie nicht nothwendig beschränken, ist eine unabweisliche Forderung des Rechtsbewußtseins unserer Zeit;

2) Ein Hoher Senat der freien Hansestadt Bremen ist angelegentlich zu ersuchen, diesen Grundsatz vertreten und seine Durchführung, sei es bei den verbündeten deutschen Regierungen, sei es bei den Mächten des Congresses, in Anregung bringen zu wollen;

3) Der gleichzeitige Ausspruch und die gleichmäßige Einwirkung auf ihre Regierung von Seiten Aller, welchen die Durchführung jenes Grundsatzes im eigenen, wie im Interesse des Rechts und der Civilisation am Herzen liegt, ist möglichst zu erstreben;

4) Zur Ausführung dieser Beschlüsse wird ein Comité niedergesetzt, welches namentlich die Mittheilung derselben an einen Hohen Senat, an die Handelskammer, an die hier residirenden Consuln anderer Staaten und in ausgedehntem Maße an solche Kreise und Personen Deutschlands und des Auslandes, die an der Wohlfahrt des Seeverkehrs eng betheiligt sind, mit der Aufforderung übernehmen wird, im gleichen Sinne thätig sein zu wollen.

Das Beschlossene wurde ausgeführt, ein Ausschuß wurde gebildet, welcher diese Beschlüsse dem Senate überreichte; der letzte erklärte in seiner Antwort, daß er sich die Förderung des von dem Ausschusse Vorgeschlagenen nach allen Kräften angelegen

lassen sein werde. Die Handelskammern Hamburgs, Lübecks, Stettins, Breslaus, Danzigs, Königsbergs, Bielefelds und der meisten baierischen Handelsstädte nahmen keinen Anstand, den Bremer Resolutionen zuzustimmen.

Die englischen Blätter nahmen eine verschiedene Haltung gegenüber der sich in Norddeutschland kundgebenden Bewegung an. Die Times verspottete bitter die Bestrebungen der Bremer Kaufleute in einem witzigen Artikel vom 10. Dezbr. 1859; gestand aber zu, daß die Aeußerungen dieser Philantropen leicht einen besonderen Charakter, z. B. so etwas wie den Ausdruck der öffentlichen Meinung annehmen könnten, und daß es an schlauen Männern nicht fehlen würde, welche, in der Absicht, einen Krieg mit England fast unschädlich zu machen, die menschenfreundlichen Bremer Principien befürworten werden. Der Economist, 17. Dezember, (Schipping and the Congress) dagegen empfahl in Anbetracht des nächsten Congresses auf's Wärmste die Bremer Kundgebungen der allgemeinen Aufmerksamkeit: seit dem Grundsatze „frei Schiff, frei Gut" habe der Handel einer sich im Kriege befindenden Nation aufgehört, eine wunde Stelle zu sein, er werde durch die neutralen Schiffe, welchen jetzt die größten Gewinne zufallen müssen, weiter getrieben werden; die vereinzelten Wegnahmen der feindlichen Privatfahrzeuge würden nie den feindlichen Staat zum Frieden zwingen. Aus diesen Gründen sei zu erwarten, daß die kleine Stadt Bremen den Muth habe, beim Congresse mit seinen Propositionen aufzutreten, und derselbe sie berücksichtigen werde.

Die Agitation gewann nicht blos in Deutschland, sondern auch in der ganzen alten und neuen Welt einen ziemlich großen Umfang. Die Handelsstädte Riga, Gothenburg, Triest, Antwerpen, Marseille, die letzte in einer im schwunghaften Styl verfaßten Denkschrift, wandten sich an ihre resp. Regierungen, damit dieselben in dem erwarteten Congresse Reformvorschläge über das Seerecht den Bremer Beschlüssen gemäß vorbrächten.

Im Namen der Hanseatischen Städte legte deren Ministerresident zu Berlin, Herr Geffcken, dem preußischen Minister des Auswärtigen, Freiherrn von Schleinitz, eine Denkschrift vor, (17. November), in welcher er Preußen als den Hauptvertreter deutscher

Interessen einladet, auf dem bald stattzufindenden Congresse zu Paris mit einer definitiven Regelung des internationalen Seerechts aufzutreten: Deutschland treibe einen weitausgedehnten Handel; da der deutsche Bund aber keine Kriegsflotte besitze, um ihn zu beschützen, so würde in einem Kriege desselben mit einer Seemacht, z. B. Frankreich, der deutsche Handel mit der größten Gefahr bedroht sein, bevor die Unverletzlichkeit des Privateigenthums zu einer völkerrechtlichen Norm erhoben werde. Geffcken reiste selbst nach Haag und gewann für seinen Zweck den Holländischen Minister des Auswärtigen, Frhr. von Goldstern. Der Letzte versuchte die Sache bei den am Seerechte interessirten Mächten 2ten Ranges in Anregung zu bringen und sie zu einem formellen Collectivschritte diesbezüglich auf dem Congresse zu bestimmen; in seiner Circulardepesche an niederländische Geschäftsträger bei denselben theilte er zugleich einen Entwurf der zu erlassenden Collectivnote mit. Aber nur Dänemark, Hannover und die Hansestädte zeigten sich bereitwillig, Holland zu unterstützen.

Im Februar 1860 kam derselbe Gegenstand in den Landtagen Preußens und Hannovers zur Sprache; es wurden in den Anträgen der Häuser und Ständeversammlungen die bezüglichen Regierungen ersucht, mit allen ihnen zu Gebote stehenden Mitteln darnach zu streben, daß dem Grundsatze der Unverletzlichkeit des Privateigenthums auch zur See während des Krieges die völkerrechtliche Anerkennung verschafft werde.

Der preußische Handelstag beschloß auch in demselben Monate einhellig, der Regierung dasselbe Anliegen vorzubringen.

Auch auf England breitete sich die Bewegung aus. Angesehene Kaufleute von St. John (Neu-Braunschweig), die Handelskammern von Liverpool, Manchester richteten Anfangs des Jahres 1860 an den Staatssecretär Lord Palmerston Denkschriften, damit im nächsten Congresse die Bremer Beschlüsse von der englischen Regierung unterstützt würden.

Bald darauf erschien eine Deputation bei Palmerston, bestehend aus den größten Industrie- und Handelsstädten Englands, wie Bristol, Liverpool, Leeds, Hull, Belfast und Gloceſter, um ihm zu erklären, daß, nach ihrer Meinung, die Annahme der von den Bremer Kaufleuten befürworteten Grundsätze im Interesse Eng-

lands liege. Lord Palmerston ertheilte eine Antwort, welche mit seiner vor 4 Jahren an die doch in dem Ausschusse vertretene Kaufmannschaft von Manchester gehaltenen Ansprache im direkten Widerspruche stand: er verneinte, daß die Interessen Großbritanniens durch die Unverletzlichkeit des Privateigenthums befördert würden, und fügte hinzu, daß die Existenz Englands von seiner Vorherrschaft zur See abhänge und daß es deshalb keinem ihm gehörenden Rechte, vor Allem demjenigen, feindliche Privatschiffe aufzubringen und deren Mannschaft gefangen zu nehmen, entsagen dürfe; eine in seiner Lage befindliche Macht könne der Selbsterhaltung wegen auf kein Mittel verzichten, ihre Feinde zur See zu schwächen. Es sei nicht wahr, daß das Privateigenthum auf dem Lande geschont werde; die Engländer würden sich dessen überzeugen, wenn eine feindliche Armee auf ihrer Insel landete; die Bemannung der Schiffe, die nicht gefangen gehalten worden wäre, würden sie bald auf den Meeren zu bekämpfen haben.

Vergleicht man diese Antwort mit der in Manchester gehaltenen Rede, so wird man kaum glauben, daß sich derselbe Staatsmann in beiden geäußert habe, so entgegengesetzt ist deren Sinn. Es ist dies charakteristisch für den eingetretenen Umschwung in der Meinung der leitenden Staatsmänner Englands.

Jedoch waren nicht alle Regierungskreise so feindlich gegen die Abschaffung der Seebeute gesinnt. In einem Berichte des ausgewählten Ausschusses für Handelsmarine, den das Unterhaus in Mitte des Jahres 1860 abdrucken ließ, heißt es, daß die Zeit gekommen sei, wo kein Privateigenthum zur See in Kriegszeit außer Kriegscontrebande mehr weggenommen werden dürfe und daß die Britische Regierung die Unverletzlichkeit desselben im eigenen Interesse zur allgemeinen Geltung bringen solle.

Ein Jahr später, 18. Februar 1861, stellte der Abgeordnete Horsfall im Unterhause den Staatssekretär Lord Russel darüber zur Rede, welche Schritte die Regierung in Folge der vom vorjährigen Seehandelscomité betreffend das Seerecht gemachten Vorstellungen gethan habe. Lord Russel erwiderte, daß die Regierung Nichts gethan habe, wegen der ausgesprochenen Abneigung der Vereinigten Staaten (Note Caß); es sei übrigens die Zeit dazu auch sonst eine ungünstige; allein selbst wenn die beste Ge-

legenheit sich darbieten würde, wäre er diesen neuen quasimenschenfreundlichen völkerrechtlichen Normen doch immer abhold, weil durch ihre Befolgung die Verlängerung der Kriege, mehr als irgend ein anderes Resultat, erzielt worden wäre.

In den Vereinigten Staaten blieb der Handelsstand auch nicht von der Agitation unberührt. Die Baltimorer und Neu-Yorker Handelskammer unterstützten in ihrem an die Unionsregierungen gerichteten Denkschriften die Bemühungen der Hanseatischen Städte. Der Präsident hielt in seiner Antwort an den Vorgesetzten der New-Yorker Handelskammer im März 1860 den aufgestellten Beweisgründen entgegen, daß es für das Wohl und die Sicherheit der Vereinigten Staaten unentbehrlich sei, die Unverletzlichkeit des Privateigenthums von der Abschaffung des Blockaderechts bedingen zu lassen: denn die Lebensinteressen der Republik würden gefährdet werden können, wenn sie nicht im Stande wäre, z. B. nur das Blockiren der Cheasapeaker Bay zu verhindern oder wenigstens dem feindlichen Handel durch ihre Kaper ebenso zu schaden wie der Gegner durch seine Blockaden. Das sind dieselben als in der Caß'schen Note vorgeschützten Vorwände, um der betreffenden Neuerung im Seerechte nicht beizutreten. „Dieses Schreiben hatte den unleugbaren Erfolg dem Fortschreiten der Agitation in den Vereinigten Staaten vorläufig Einhalt zu thun, obgleich z. B. noch am 9. Mai 1860 mit dem New-Yorker gleichlautende Beschlüsse von der Handelskammer in San Francisco gefaßt wurden" [1]).

Das Jahr 1861 macht denkwürdig der Ausbruch des Nord-Amerikanischen Bürgerkrieges, dessen Verlauf für das Seerecht nicht ohne Einfluß gewesen ist. Da die Vereinigten Staaten aus bekannten Gründen der Pariser Declaration, hauptsächlich wegen des ersten Artikels, der die Abschaffung des Kaperwesens anordnete, nicht beigetreten sind, so stand es, als sie sich in zwei feindliche Hälften geschieden, jedem Theile frei, Kaperbriefe gegen den andern zu ertheilen. Aber die veränderte politische Lage ließ die Regierung zu Washington bereuen, ihren Beitritt verweigert zu haben: sie war im Besitze der ganzen, freilich nicht sehr zahl-

1) Aegidi u. Klauhold a. a. O. Nr. XV. bis XXXVIII.

reichen aber ausgezeichneten Kriegsflotte der Republik, während die aufständischen Staaten des Südens einer solchen entbehrten; deshalb war der erste Schritt des Südens der, sich mit Kaperschiffen d. h. mit dem einzigen ihm zu Gebote stehenden Mittel, der Ueberlegenheit des Nordens zur See entgegenzutreten, zu helfen. Der Präsident der Conföderirten, Jefferson Davis, stellte auf dem Congresse von Montgomery, 23. April 1861, den Antrag, daß man ihn beauftrage, Kaperbriefe zu vergeben, was auch unverzüglich geschah. Die Föderirten beriefen sich auf einen Paragraph der Verfassungsurkunde, wonach das Ertheilen von Kaperbriefen lediglich der rechtmäßigen Unionsregierung zu Washington gestattet ist, und da sie die Conföderirten als Rebellen und ihre Regierung selbstverständlich als eine usurpatorische ansahen, drohten sie, ihre Kaper als Seeräuber zu behandeln. Der Seeräuber aber ist der Feind der ganzen menschlichen Gesellschaft und darf von keinem Staate geschont, sondern muß von Jedem verfolgt und vernichtet werden. Wenn die südlichen Kaper unter einer völkerrechtlichen Sanktion mit dem Tode bestraft werden sollten, so würden alle Regierungen, nicht blos die eine Washingtoner, befugt und verpflichtet gewesen sein, sie in dieser Weise zu behandeln. Da aber die Kaper des Südens, wenigstens im Anfange des Krieges, regelmäßig nach erlassenen Verordnungen ihrer Regierung zu Richmond funktionirten, und namentlich sich hüteten, die Rechte der Neutralen zu verletzen, so waren die andern Mächte nicht geneigt, in ihnen Seeräuber zu erblicken. Um jedoch zu ihrem Ziele zu gelangen, beschloß die Regierung zu Washington, der Pariser Declaration beizutreten. Der Staatssekretär Seward richtete am 24. April 1861 an die Amerikanischen Gesandten in Europa eine Circulardepesche, welche mit folgenden Worten schließt: „Der Präsident ist fortwährend der von meinem Vorgänger Marcy ausgedrückten Meinung, es wäre für das Wohl aller Nationen höchst wünschenswerth, daß in Kriegszeiten das Eigenthum der Privaten, welches nicht Gegenstand der Kriegscontrebande ist, der Wegnahme und Einziehung zu unterliegen aufhörte. Wenn die Umstände günstig wären, um Verhandlungen in diesem Sinne anzuknüpfen, so würden sie angewiesen sein, dieselben eifrig zu verfolgen; aber die rechte Zeit dazu scheint wenigstens für den Augen-

blick vorüber gegangen zu sein. Europa ist noch einmal durch einen allgemeinen Krieg bedroht, während auf der andern Seite ein Theil des amerikanischen Volkes die Fahne des Aufstandes in frevelhafter Weise erhoben, eine provisorische Regierung ernannt und durch die Organe derselben den schlechten Vorsatz gefaßt hat, Private zum Ausplündern des friedlichen Handels der Vereinigten Staaten aufzufordern. Die Klugheit verbindet sich mit der Menschlichkeit, um den Präsidenten vollends zu überzeugen, daß es bei den gegenwärtigen Zeitläufen weiser sei, das mindere durch den Pariser Congreß angebotene Gut sichern, als unendlich lange zu warten in der Hoffnung, ein größeres d. h. ein solches wie es die Vereinigten Staaten den Seemächten anbieten, zu erlangen." Den Staatsmännern des Nordens schwebte der ganze Umfang der Republik der Vereinsstaaten als ein untheilbares Ganze vor, und wenn sie mit dem Auslande Vereinbarungen trafen, meinten sie stets in ihrer patriotischen Begeisterung alle Bürger, loyale wie aufständische, zu vertreten: sie glaubten kaum, daß die europäischen Regierungen sich soweit vergäßen, die Empörer als Kriegführende anzuerkennen. Wenn Europa den Beitritt der Vereinigten Staaten zu der Pariser Erklärung vermittelst förmlicher mit ihnen abgeschlossener Verträge zur Kenntniß genommen hätte, so würde das Kaperwesen aus Nordamerika geschwunden sein und diejenigen, welche sich noch mit ihm beschäftigten, müßten von allen Vertragsmächten als Seeräuber behandelt werden. Das war der eigentliche Zweck der Washingtoner Bemühungen um das Seerecht, woraus übrigens kein Hehl gemacht wurde, indem die Nordamerikanischen Diplomaten in ihren Schreiben, in ihren Erklärungen und Privatäußerungen fortwährend die Kaper des Südens Piraten nannten, und ausdrücklich betonten, daß sie für die südlichen Staaten ebenso wie für den Norden stipulirten. Als aber die angegangenen Kabinette erwiderten, bereitwilligst auf die Eröffnungen, aber nur unter der Bedingung eingehen zu wollen, daß sie sich durch Verträge mit der Washingtoner Regierung in keiner Weise in den inneren Streit der Vereinigten Staaten einzumischen gedächten, ließ die Unionsregierung die Verhandlungen sofort einstellen. Die bald darauf eingetretene Anerkennung des Südens als kriegführender

Theil seitens der europäischen Westmächte, und die gereizte Stimmung gegen dieselben, nämlich gegen England nach dem Trent-Falle, schoben jede Verständigung über das Seerecht in eine unabsehbare Zukunft. Die Vereinigten Staaten wollten sich keineswegs, da sie damals in einen Krieg mit England leicht gerathen konnten, ihr Recht Kaperbriefe zu ertheilen, nehmen lassen. Ihre Ueberlegenheit zur See dem Süden gegenüber ließ es andererseits entbehrlich erscheinen, von diesem Rechte Gebrauch zu machen; ihre Kriegsflotte allein genügte, um alle südlichen Häfen wirksam zu blockiren. Aller Wahrscheinlichkeit nach würde die Washingtoner Regierung in keinem Falle die Kaper des Südens als Piraten behandelt, d. h. durch Strang gestraft haben, denn diese hätten unvermeidlich Repressalien geübt, und es ist nicht dem gemäßigten und humanen Regimente Lincoln's zuzumuthen, daß es die Heraufbeschwörung solch einer grauenhaften Kriegführung nicht unter allen Umständen zu vermeiden gesucht hätte.

In anderer Hinsicht ist der große amerikanische Bürgerkrieg gleichfalls von Bedeutung. Die großen Schäden, die das gepanzerte Widderschiff Merrimac der föderirten Kriegsflotte zufügte, indem es einige Fregatten nach kurzem ungleichmäßigen Kampfe vernichtete, und sein wunderbares Ringen mit einem andern gepanzerten Seeriesen, dem Monitor, erschütterten die Gemüther auf beiden Seiten des Oceans heftig. Indem diese Seeschlachten auf die empfängliche Einbildungskraft der zuschauenden Völker gewaltig einwirkten, erweiterten sie in ihren Begriffen den Abstand zwischen dem Handels- und Kriegsschiffe, und machten die immer zunehmende Schwierigkeit, ja, bei der anbrechenden neuen Aera des Seewesens, die Unmöglichkeit, den ersten in den letzten umzuwandeln, in ergreifender Weise klar. Mußte nicht das Auftauchen dieser eisernen Kolosse, welche nur durch technisch ausgebildete Mannschaften bewegt werden, den Meisten zu Gemüthe führen, daß in Seeschlachten und Seekriegen künftighin die Panzerschiffe die Entscheidung bringen würden, und daß daher das Kapern der unschädlichen Privatfahrzeuge eine unnöthige Härte sei?

Die seerechtlichen Fragen wurden oft im englischen Parlamente erörtert: über die völkerrechtliche Frage der Unverletzlichkeit des Privateigenthums ist vorzugsweise zweier ausführlichen und belehrenden Debatten im Unterhause zu gedenken. Die eine

fand nach dem Antrag Horsfall statt, und nahm zwei volle Sitzungen in Anspruch (den 11. und 17. März 1862)[1]).

Es wurden für die Abschaffung der Seebeute hauptsächlich die Beweisgründe Cobden's angeführt, wie: der englische Handel sei so ausgedehnt, daß die mächtige britische Flotte ihm den nöthigen Schutz nicht mehr gewähren könne, das Anerkennen des Grundsatzes „frei Schiff, frei Gut" überliefere den Neutralen den ganzen Transporthandel. Lord Palmerston hielt die letzte Rede; er bekannte offen, daß er seine Meinung nach der Manchester-Ansprache völlig geändert habe und nach reiflicher Ueberlegung zu der Ansicht gekommen sei, die Unverletzlichkeit des Privateigenthums würde nur einer Klasse von Leuten, den Rhedern, und dies sogar nur einstweilen vortheilhaft sein; denn die Verlängerung der Seekriege, die, nach seiner Meinung, die nothwendige Folge davon wäre, müßte zum Nachtheil der ganzen englischen Nation und auch schließlich zum Unheil dieses Standes ausschlagen. Er verneine die Gefahr, daß während der Geltung der Unverletzlichkeit der neutralen Flagge der feindliche Handel sich gänzlich der Verfolgung der englischen Kreuzer auf dem neutralen Bord entziehen könne; denn die Handelsflotte eines jeden Volkes vermehre sich nur mit den laufenden Bedürfnissen und dies stets sehr langsam, und die Neutralen würden daher nie im Stande sein, plötzlich eine riesige Flotte zu improvisiren, die außer ihrem gewöhnlichen Handelsverkehre auch den zweier großen Seemächte fortsetzte; die Aufbringung feindlicher Privatschiffe werde also für Großbritannien immer ein sehr wirksames Mittel sein die Feinde zu bezwingen.

Ein an sich unbedeutendes, aber die Sache mehr als eine abstrakte Argumentation klarlegendes Nebengefecht fällt auf, wenn man diese Debatte durchliest. Ein Redner bemühte sich zu beweisen, daß das Privateigenthum auch auf dem Lande der Beute anheimfalle, und führte als Beispiel das Verfahren der englischen Soldaten unter dem als humaner Feldherr anerkannten Wellington an. Als damals die Engländer Spanien von dem französischen Joche befreiten, hätten sie keinen Anstand genommen die Häuser

1) Aegidi u. Klauhold a. a. O. Nr. XLVIII. u. XLIX.

der armen Bauern niederzureißen und die Balken davon zum Bivouacfeuer zu benutzen. „Sie brauchen aber nicht Handelsschiffe als Brennholz zu verwenden" wurde ihm entgegnet, und in der That wird es nach der Abschaffung der Seebeute immer unverwehrt sein, auf hoher See angetroffenen Kohlenschiffen der feindlichen Privatleute so viel Brennmaterial, als nöthig, abzunehmen.

Eine zweite große und lebhafte Debatte verursachte der Antrag Gregory's am 2. März 1866[1]). Ungefähr dieselben Beweisgründe wurden gewechselt, das Bestehende im Völkerrecht hauptsächlich von dem Standpunkte der Zweckmäßigkeit für die damalige Politik Englands vertheidigt und die Prinzipienfrage minder auseinandergesetzt. Der Antrag, daß die Regierung bei den andern Kabinetten die Unverletzlichkeit des Privateigenthums befürworte, wurde wie der Horsfall's abgelehnt.

Unterdessen milderte sich die Kriegspraxis: in großen Kriegen, in welchen wichtige Entscheidungen zur See geführt wurden, erlangte thatsächlich der Grundsatz praktische Geltung.

Nach Beendigung des Mexikanischen Feldzuges erließ die französische Regierung ein Dekret am 29. März 1865, in welchem, ähnlich dem 4. Artikel des Züricher Vertrages, die aufgebrachten, aber noch nicht durch Prisengerichte verurtheilten Handelsfahrzeuge Mexikos den rechtmäßigen Eigenthümern ausgeliefert werden sollten[2]).

Italien ging, zuerst in Europa, mit gutem Beispiele voran: es verpflichtete sich zur Schonung des Privatgutes zur See während des Krieges für immer in seinem Handelsgesetzbuche vom 25. Juni 1865, das am 1. Januar 1865 in Kraft getreten ist. Natürlich ist diese Schonung für die italienischen Kriegsschiffe nur dann verbindlich, wenn von den Gegnern die Gegenseitigkeit geübt wird. Es ließ die praktische Anwendung des Gesetzes nicht lange auf sich warten. Oesterreich dekretirte am 13. März 1866 in der Verordnung „zur weiteren Ausführung der den Schutz des Handels zur See in Kriegszeiten bezweckenden

1) Times 3. März 1866.

2) Cauchy a. a. O. Annexes Nr. 12.

Declaration des Pariser Friedenscongresses", keine Handelsschiffe des Landes, mit welchem es sich in Kriege befände, aufzubringen: die Gegenseitigkeit wird selbstverständlich verlangt, die Beobachtung derselben aber bis zum Nachweise des Gegentheils angenommen. Auch Preußen bekannte sich zu denselben Grundsätzen in einem Erlasse vom 19. Mai 1866[1]).

Der Anblick der drei zum Kriege gegeneinander rüstenden und dabei sich zur Befolgung solcher Seerechtsnormen bindenden Staaten, veranlaßt den Economist (26. Mai) zu folgenden Bemerkungen: „Das Benehmen dieser Mächte ist von denjenigen in Erwägung zu ziehen, welche behaupten, daß der Ausbruch des nächsten großen Krieges in Europa die Losung zum Brechen aller Pariser Conventionen bezüglich des Seekriegsrechtes geben werde. Wir sehen einem ganz entgegengesetzten Resultate zu. Drei Mächte stürzen sich in einen Kampf, welcher wahrscheinlich einer von den größten, die Europa je gesehen hat, sein wird, und zugleich fassen sie den Vorsatz, alle diese zufälligen Kriegsübel, die den Privaten Belästigungen und Trübsale verursachen, das Ende der Kriege aber gar nicht beschleunigen, bis zum Aeußersten zu beschränken. Dies ist ohne Zweifel die allgemeine Tendenz Europas, welche mit der Zeit an Stärke zunehmen muß. Die Ersparniß der Menschenleiden ist nicht minder als die des Geldes und der Ausgaben Ausfluß der Civilisation".

Der deutsche Reichstag, 18. April 1868, nahm den Antrag Aegidi's, der die Unverletzlichkeit des Privateigenthums in Seekriegen vorschlug, einstimmig an. Auch in Frankreich beantragte am 10. Juli 1870 Garnier-Pagès in einer Sitzung des Gesetzgebenden Körpers eine ähnliche Motion, die aber in Folge der bald darauf sich überstürzenden Ereignisse in Vergessenheit gerathen ist. Deutschland blieb Anfangs des Krieges dem Votum seiner Repräsentativ-Versammlung treu und nahm keine französischen Privatschiffe weg; als ihm aber keine Gegenseitigkeit gezollt wurde, so mußte es auch von seiner milden Verfahrungsweise abstehen. In Neapel sollte sich 1871 ein internationaler Congreß zusammen-

1) Aegidi u. Klauhold a. a. O. LI bis LIII.
2) Geßner, Droit des neutres sur mer S. 437 ff.

gerufen und ein hervorragender italienischer Jurist, Guerrieri-Gonzaga, auf demselben die Unverletzlichkeit des Privateigenthums vorgeschlagen haben [1]). Aber solche private Gelehrtenzusammenkünfte und Beschlüsse können wohl als Aeußerung der öffentlichen Meinung in der gelehrten Welt gelten, schwerlich aber die Geschicke der Völker irgend wie beeinflussen. Bisher ist also die Pariser Declaration in allen Kriegen aufrecht erhalten worden, in vielen sogar der Marcy'sche Schritt vorwärts gethan, d. h. sein Vorschlag einer vollständigen Sicherstellung des Privateigenthums hat reelle Anwendung gefunden und man hat allen Grund zu hoffen, daß die Pariser Deklaration weiterhin besser als der Pariser Vertrag selbst die Probe der Zeit bestehen wird. Wenn in England der Vertreter der Tory'schen Opposition gegen das liberale Regiment, Disraeli, im Jahre 1862 am 21. April im Unterhause die englische Politik von 1856 als eine selbstmörderische gekennzeichnet und der Regierung gerathen hat, die Declaration als eine Verpflichtung, welche die wichtigsten Rechte Englands aufopfere und seine Lebensinteressen, die Herrschaft zur See gefährde, loszuwerden, so kam er doch allmählich zu der Ansicht, daß das Abstehen von der Pariser Uebereinkunft eine dunkle Seite in der englischen Geschichte sein würde. Hoffentlich wird auch die russische Regierung bei den nunmehrigen orientalischen Wirren dem Rathe der russischen Presse, welche in einem event. Kriege mit einer europäischen Großmacht die Ertheilung von Kaperbriefen im Widerspruche zu dem ersten Artikel der Declaration befürwortet, kein Gehör schenken; aller Wahrscheinlichkeit nach wird an diesem Ueberreste des Pariser Vertrages festgehalten werden, obgleich man auch darüber nicht über alle Zweifel erhaben sein kann. Die Nichtbeachtung jener Erklärung würde aber am allerwenigsten Rußland zu Gute kommen: denn es würden die russischen Kaper (welche, wie man hört, meistens aus angeworbenen amerikanischen Abenteurern bestehen) der gegnerischen Seemacht schwerlich empfindliche Schläge versetzen, und derjenige englische Staats-

---

1) Geßner, Droit des neutres sur mer S. 437 ff.

mann, welcher vor Jahren die Pariser Declaration als einen selbstmörderischen Akt für Großbritannien mißbilligte, würde jetzt, wo er sich am Ruder der Regierung befindet, vielleicht mit Befriedigung die Gelegenheit ergreifen, jene feierliche Vereinbarung von 1856 einigen „Modifikationen" zu unterziehen, wie er es als Haupt der Opposition anrieth[1]).

1) Geßner, Droit des neutres sur mer S. 72.

II.

Der Standpunkt der völkerrechtlichen Doctrin.

Das Recht der Seebeute ist wenig in der Wissenschaft berücksichtigt, und erst in der allerneuesten Zeit sind ihm eingehende Erörterungen zu Theil geworden. Man konnte naturgemäß über diesen Gegenstand erst dann nachzudenken beginnen, als deutlich zu Tage trat, daß die Kriegführung auf dem Lande, hinsichtlich der Behandlung des Privateigenthums, sich milder denn die zur See gestaltet hatte. Es ist nicht möglich, bestimmt anzugeben, wann diese Besserungen eingetreten sind und damit der zurückgebliebene Seerechtsgebrauch mehr und mehr von dem in Landkriegen schonender gewordenen Kriegsusus unvortheilhaft abzustechen begann. Der Prozeß der Veredlung des Landkriegbrauches ging jedenfalls langsam vor sich. Im Großen und Ganzen wird dieser Zeitpunkt wohl der Ausgang des Mittelalters sein, und mit der Einrichtung der stehenden Heere und der sich verbreitenden Einsicht zusammenhängen, daß es im eigenen Vortheile der einrückenden Armee ist, das Privateigenthum der friedlichen Bevölkerung zu schützen, um dieselben nicht zum verzweifelten Widerstande zu treiben. Besonders mußte jener Unterschied der beiden Kriegführungen zu einem grellen Contrast am Anfange der neuen Zeit werden, als bisher unbekannte Weltstraßen entdeckt wurden, der Handelsverkehr mit den neuen Welttheilen Gegenstand einer unerhörten Gierde geworden, jedes Volk dem anderen die Vortheile der Seefahrt mit einer beispiellosen Wuth per fas und nefas abzunehmen suchte, und das Kaperwesen natürlich zur höchsten Blüthe, zu seinem goldenen Zeitalter gelangte.

Der Vater der Staats- und Völkerrechtswissenschaft, Hugo Grotius, wagt noch nicht das Seebeuteweſen zu verdammen, indem er behauptet, daß dasſelbe gegen die ſtrenge Gerechtigkeit nicht verſtößt. Es iſt aber nicht in ſolchem Maße von dem Geiſte der Zeit, in welcher er lebte, beeinflußt um es zu billigen: im Gegentheil findet er gegen dasſelbe den triftigſten Grund, der gefunden werden kann, indem er nachweiſt, daß das Erbeuten der unſchädlichen Handelsſchiffe des feindlichen Staats nicht weſentlich zur Beſchleunigung der Kriege beitrage, und nur vereinzelte Unſchuldige und an dem Kriege nicht Betheiligte ins Unglück ſtürze, abgeſehen davon, daß es dem chriſtlichen Gefühle widerſtreben müſſe, ſich einem ſolchen Raube hinzugeben; denn es zieme ſich nicht für einen ehrenhaften Menſchen (viro probo) und namentlich für einen Chriſten, trübe unglückliche Zeiten zu ſolchem ungerechten Gewinnmachen (iniquo quaestu) zu benutzen [1]). Kein beſſerer Beweisgrund als der, daß die Seebeute dem Kriege keine entſcheidende Wendung bringt, iſt bisher aufgeſtellt worden.

In der Mitte des 18. Jahrhunderts läßt ſich Mably als Vertheidiger der Unverletzlichkeit des Privateigenthums in Seekriegen hören [2]). Er befürwortet ſie als einen im Intereſſe der Kriegführenden ſelbſt liegenden Fortſchritt, ſtellt den Contraſt zwiſchen ſeiner Behandlung zur See und auf dem Lande dar, und bemüht ſich nachzuweiſen, daß für den Ausgang eines Krieges die Räubereien der Kaper nie den Ausſchlag gegeben haben; könne es alſo zur See ehrlich oder wenigſtens erlaubt ſein, was auf dem Lande für infam gelte? Da England den größten Handel in der Welt treibe, ſo müſſe es, folgert Mably, im Intereſſe Englands hauptſächlich ſein, dem Handel die größte Freiheit zur See zu gewähren.

Der Italiener Galliani betont gegen Ende des 18. Jahrhunderts mit großer Beredtſamkeit die Nothwendigkeit der Abſchaffung der Kaperei; meint aber, daß vereinzelte Verſuche zu nichts führen können, und daß dazu eine allgemeine völkerrechtliche Uebereinkunft zwiſchen den europäiſchen Mächten unentbehrlich

1) De jure pacis ac belli. lib. III cap. 18. IV.
2) Cauchy a. a. O. Annexes Nr. 15.

sei. Soviel aber aus dem von Cauchy angeführten Citat[1]) zu entnehmen ist, scheint er mehr für die Beseitigung des Kaperwesens, als für die allgemeine Unverletzlichkeit des Privateigenthums gewesen zu sein: wahrscheinlich identificirte er die Kaperei mit dem Seebeuteweſen und glaubte, daß mit der Abschaffung der ersten, das zweite von selbst aufhören werde, eine Ansicht die ihm vielleicht der Anblick auf die Kriegführung seiner Zeit verschaffte, wo den Kapern das Aufbringen der Privatfahrzeuge überlassen wurde, während die Kriegsschiffe des Staates Seeschlachten lieferten und Blockaden ausführten.

Der Zeitgenosse der beiden letzten Schriftsteller, der Däne Huebner, befürwortete zwar den Satz, daß das feindliche Privateigenthum auf neutralen Schiffen unantastbar sein solle, aber nur deshalb, weil sonst die Rechte der Neutralen, deren eifriger Vertheidiger er gewesen, verletzt würden. Daß aber die Sachen des Feindes, sogar wenn sie friedlichen Privatleuten angehören, der Wegnahme unterliegen und jede feindliche Seemannschaft gefangen genommen werden müsse, ist für ihn selbstverständlich[2]).

Martens[3]) tritt dem Kaperwesen scharf entgegen, verdammt diese Institution als entsittlichend, indem die Kaper höchst selten aus erhabenen patriotischen Gründen Schiffe ausrüsten, vielmehr durch die niedrigsten Beweggründe, durch die gemeinste Gewinnsucht getrieben werden. Er gibt sich zwar nicht Hoffnungen hin, daß je die Kaperei abgeschafft werden würde; aber ist doch dem Beutemachen als einer unnöthigen Kriegsmaßregel durchaus abgeneigt. In einer Stelle (§ 7 des „Versuchs") äußert er sich folgendermaßen: „seit dem Zeitpunkt dieses Krieges (desjenigen zwischen Spanien und den Niederlanden, nach welchen die letzteren sich von der spanischen Krone getrennt haben), des einzigen, in welchem jemals diese Kapereien, wenigstens im Anfange, etwas Entscheidendes gewirkt haben, hat der Gebrauch der Kaper in

---

1) Cauchy a. a. O. Nr. 16. Das Werk von Galliani trägt den Titel: Von den Pflichten der neutralen Fürsten gegen die Kriegführenden.

2) De la saisie des batiments neutres. Cauchy, Droit marit. II. S. 84.

3) Martens, Versuch über Kaper (1795).

Europa nicht aufgehört; er hat sich mit größerer Wuth und noch mit gröberen Excessen in andere Welttheile ausgebreitet“ [1]).

Ein Landsmann Huebner's, Tetens, berührt in einer im Jahre 1805 geschriebenen Brochüre: Considérations sur les droits réciproques des belligérants et des neutres sur mer [2]), die Frage des Privateigenthums in Kriegszeiten in einer bemerkenswerthen Weise. Er billigt den bestehenden Brauch, indem er behauptet, das Privateigenthum sei nirgends der Beute entzogen, die rohe Wegnahme der einzelnen Gegenstände durch die Hand des willkührlich plünderden Soldaten sei nur durch eine Collectiverhebung in der Gestalt der Kriegssteuer ersetzt worden, und diese Milde werde sogar auch nicht immer angewandt; denn wenn die Krieger etwas nothwendig bedürfen, so pflegen sie unter der Führung der Offiziere das Nöthige einfach zu ergreifen, wo sie es finden. Freilich, fügt Tetens hinzu, verhindern humane Hauptleute, wenn sie ihren Untergebenen die nöthigen Naturalien wegzunehmen gestatten, daß sie die Einwohner auch in übrigen Dingen ausplündern. Im positiven Völkerrechte walten ganz dieselben Grundsätze für die Behandlung des Privateigenthums zur See und auf dem Lande; verschieden sei nur die Art und Weise, wie das strenge Recht der Kriegführenden gehandhabt würde. — Es fällt gleich auf, daß Tetens hier mehr um das Wort als um die Sache streitet. Er gibt zwar zu, daß erhebliche Unterschiede zur See und auf dem Lande da sind, aber anstatt gerade zuzugestehen, daß verschiedene Grundsätze auf beiden Gebieten bezüglich eines und desselben Gegenstandes geübt werden, sagt er, daß sie dieselben sind und nur ihre Anwendung verschieden sei. Aus dem von ihm angegebenen Faktum, daß auf dem Lande die Soldaten, wenn sie in der Noth sind, das Eigenthum der ruhigen Einwohner antasten, von den humanen Commandanten aber abgehalten werden, über ihre Bedürfnisse hinaus von den Einwohnern Sachen unentgeltlich zu nehmen, ist einfach zu folgern, daß die Nothwendigkeit hier das Beutemachen ausnahmsweise rechtfertigt. Anstatt das Letztere

1) Cauchy führt diese Stelle irrthümlich als sich auf die zwei letzten Kriege Ludwig XIV. beziehend an. Respect de la prop. priv. S. 38.

2) S. Ortolan a. a. O. Tom. II. S. 42 und 46.

im Landkriege als regelmäßig gestattet zu erklären, hätte er es als Ausnahme von dem modernen Prinzipe der Unverletzlichkeit der privaten Habe anerkennen sollen. Diese Ungleichheit in der Anwendung des angeblich gleichen Grundsatzes rechtfertigt Tetens in folgender Weise: 1) auf dem Lande sei die Wegnahme der unbeweglichen Sachen unmöglich, und die an ihnen angerichteten Zerstörungen eine dem Zerstörenden keinen Nutzen bringende Rohheit; sie könnten auch sonst während des Krieges nicht verwerthet werden, weil gewöhnlich Niemand sie ankaufen wolle. Das Eigenthum an beweglichen Sachen anzugreifen, sei auch nicht rathsam, da deren Verwendung, Wegnahme und Verkauf mit Schwierigkeit verbunden wäre, und sie sonst leicht den nachsuchenden Soldaten verborgen werden könnten. Die zur See gemachte Beute dagegen sei mit der größten Leichtigkeit zu versilbern: denn die erbeutete Sache sinke nicht beträchtlich unter ihren gewöhnlichen Preis. Der Erbeuter mache dabei einen Geldgewinn und Geld sei ein wichtiger Faktor der Militärkräfte. Dieser letzten Behauptung Tetens kann entgegnet werden, daß die Beutemachenden und die ihres Eigenthums Verlustiggehenden meistens nicht die kriegführenden Staaten, sondern die privaten Angehörigen derselben sind, der Krieg hiermit zwischen den letzten mehr als zwischen den Staatsmächten wüthet, und solche Gewinne und Verluste von den Staaten wenig empfunden werden. 2) Auf dem Lande beständen die Immobilien hauptsächlich aus Gegenständen, welche zum Lebensunterhalt dienten; die zur See gefahrenen Effekten dagegen seien der Wuth der Winde und Wogen und während des Krieges noch den Angriffen der Feinde freiwillig ausgesetzt; und die Absicht ihrer Eigenthümer sei, aus ihrer Versendung Gewinn zu ziehen, weil ohne diese Hoffnung sie dieselben in Sicherheit bei sich bewahren würden. Das Fehlerhafte dieses zweiten Beweisgrundes liegt auf der Hand; er ist aufgestellt mit der Verkennung der heut zu Tage anerkannten Grundsätze der Volkswirthschaftslehre, und ihre Aufstellung kann nur in dem Umstande ihre Erklärung finden, daß der dänische Schriftsteller ein Anhänger der physiokratischen Schule war, welche, indem sie den Handel als Faktor des Reichthums unterschätzte, die einzige Quelle desselben im Grund und Boden erblickte. Indem der Handel den Waaren-

absatz vermittelt, läßt er die Zufuhr der aus entlegenen Gegenden geholten Gegenständen als eine die bedeutendste Herabsetzung der Preise bewirkende Wohlthat empfinden, und dadurch ersetzt er in mannigfacher Beziehung einigermaßen die eigene Produktion; außerdem dient er ebenso den zum Lebensunterhalt unentbehrlichen Dingen, wie die auf dem Lande befindlichen Immobilien. Andererseits scheint Tetens von einem ganzen Stande abzusehen, der allein vom Handel lebt und, wenn der letztere nur zum Stillstand gebracht wird, oder vielmehr, wie hier der Fall, der systematisch organisirten Ausplünderung Preis gegeben wird, ebenso schlimm daran ist, wie die Landleute, welchen die Produktionsanstalten zerstört und Mobilien weggenommen werden. 3) Die Ladungen der Schiffe beständen häufig aus sehr werthvollen Gegenständen, so daß die Aufbringung eines mit denselben beladenen Handelsfahrzeuges dem feindlichen Staate eine empfindliche Schlappe beibringen könne; und die Wegnahme einer Flotte von solchen Schiffen werde als eine allgemeine Kamalität empfunden. — Eine gewisse Richtigkeit kann dies im concreten Falle haben; allein es ist fraglich, ob die Herbeiführung mehr oder weniger großer Verluste für einzelne Kaufleute das Ende des Krieges irgendwie näher rücken läßt. 4) Die Handelsschiffe und ihre Ladungen gehörten selten einem einzelnen Privatmann, vielmehr seien sie gewöhnlich mehrerer daran theilhabender Handelsleute Eigenthum, welches meistens dazu noch versichert werde; ihr Verlust vertheile sich unter den einzelnen Theilhabern und Versicherungsgesellschaften; direkt treffe er Niemanden. Deshalb trage die Seebeute den Charakter einer einfachen Kriegssteuer des Landes. — Dies ist eine geschickte Vertheilungsweise der Seebeute, wobei jedoch zugegeben werden muß, daß die letztere nur in diesem Falle, d. h. wenn das aufgebrachte Schiff wirklich versichert wäre und einer Mehrheit von Individuen angehörte, eine gewisse Verwandtschaft mit den Requisitionen des Landes hätte. Aber es wird auch diese Gleichstellung der beiden Kriegführungen hinfällig, wenn man annimmt, was Tetens selbst thut, daß nur für die Erlangung des Nöthigen auf dem Lande Contributionen auferlegt werden, und daß sonst das Eigenthum der Privaten nicht angetastet wird. Stände jedem Kriegsschiffe frei, das feindliche Privatfahrzeug auf-

zuhalten, um von ihm lediglich das, was es wirklich brauchte z. B. Kohlen, Nahrung, süßes Wasser u. s. w., aber nichts über das Nöthige hinaus wegzunehmen, dann würde allerdings eine Gleichheit der Behandlung da sein; aber der Kapernde beabsichtigt nicht blos seine Bedürfnisse zu befriedigen, sondern auch Gewinn zu machen. 5) Endlich hebt Tetens richtig hervor, daß zur See milder als auf dem Lande die Art und Weise ist, wie der Akt der Erbeutung vor sich geht: das einzuziehende Schiff werde durch einen Kanonenschuß aufgehalten, über seine Nationalität befragt, im Zweifel durch einige Offiziere des Wegnehmenden untersucht, dann ruhig zum nächsten Hafen gebracht, in der Form eines legalen Verfahrens verurtheilt und dem Aufbringer zugesprochen; während das Wegnehmen der Eigenthumssachen aus den Händen der einzelnen Privaten im feindlichen Lande nicht ohne Brutalität Seitens der bewaffneten Soldaten geschehen könne. Die Eigenthümer würden dieselben verbergen, die Sieger durch Gewalt das Ueberliefern der begehrten Gegenstände erzwingen wollen; kurzum es würde Unfug herbeigeführt werden, welcher dem Einen wenig Nutzen brächte, die Andern entsetzlichen Mißhandlungen aussetzte. — Der Enteignungsakt selbst ist freilich zur See in dieser Hinsicht sanfter; aber die Beute ist ohnehin an und für sich, wäre sie auch in der schonendsten Weise vorgenommen, stets eine sehr harte Kriegsmaßregel, deren Vermeidung eine große Wohlthat sein würde.

Schmalz und Schmelzing sind der Abschaffung der Seebeute günstig, lassen sich aber nicht näher auf die Frage ein [1]).

Oke Manning [2]) erkennt die Seebeute einfach als ein Faktum an, dessen Existenzberechtigung er keiner Erörterung unterzieht.

Wheaton [3]) sagt Folgendes in seiner Besprechung des Privateigenthums in Kriegszeiten: „Die Ungleichheit der Kriegführung zur See und auf dem Lande ist gerechtfertigt durch den noch obwaltenden Gebrauch, bei Erstürmung der Städte die Einwohner

---

1) Schmelzing, das europäische Völkerrecht § 477 (1822). Schmalz. Le droit des gens européen 1823 liv. VI chap. 3.

2) Commentaries of the law of nations. 1839 chap. V.

3) Elements of international law part 4 chap. II § 7 u. 11.

derſelben auszuplündern, durch die wohlbekannte Thatſache, daß die Kriegsſteuern auf dem Lande anſtatt der allgemeinen Confiskation des feindlichen Territoriums erhoben zu werden pflegen, und durch den Umſtand, daß die Rückſicht des Siegers für diejenigen, welche ſeine eigenen Unterthanen waren, oder zu ſolchen zu werden beſtimmt ſind, ihn von der Ausübung ſeines ſtrengen Rechtes abhält, weil der Gegenſtand der Landkriege meiſt Eroberung oder Rückerwerb eines Landes, wogegen derjenige der Seekriege die Zerſtörung des Handels und der Seefahrt des Feindes iſt, d. h. der Quellen und Nerven der feindlichen Macht; dies kann aber nur durch die Wegnahme und die Einziehung des Privateigenthums erreicht werden." Allein Wheaton mißbilligt das zweckentſprechendſte Mittel, die Quellen der feindlichen Macht verſiegen zu laſſen, die Kaperei, auf das entſchiedenſte: man habe ſie mit Recht, ſagt er, als eine Praxis bezichtet, welche dem Geiſte der legalen Räubereien Nahrung gebe und welche im grellſten Widerſpruche zu der humanen Kriegführung auf dem Lande ſtehe; große Anſtrengungen ſeien durch aufgeklärte Männer gemacht worden, um ſie als eine mit dem liberalen Zeitgeiſte unvereinbare Inſtitution abzuſchaffen. Der Vertrag von 1785 zwiſchen Preußen und den Vereinigten Staaten liefere ein höchſt nachahmungswürdiges Beiſpiel; aber es ſei ſehr zu befürchten, daß, ſo lange die Wegnahme des Privateigenthums zur See geduldet werde, dieſe beſondere Art, den Handel des Gegners zu ſchädigen, werde fortgeſetzt werden, und zwar hauptſächlich dann, wenn dies das einzige Mittel ſein werde, der Ueberlegenheit der feindlichen Kriegsflotte einigermaßen Widerſtand zu leiſten. Wheaton vertritt hier den ächten amerikaniſchen Standpunkt, welcher wiederholt, namentlich in den fünfziger Jahren, geltend gemacht wurde und in der Note Marcy's an Sartiges ſeinen vollſten Ausdruck und die weittragendſte Bedeutung gewann. Aber er geräth in Widerſpruch mit ſich ſelbſt: einerſeits behauptet er, freilich nicht mit Nachdruck, daß der Zweck der Seekriege die Zerſtörung des feindlichen Handels und das nothwendige Mittel dazu die Aufbringung der Privatfahrzeuge des Gegners ſei; andererſeits iſt aus ſeiner ſcharfen Mißbilligung des Kaperweſens zu entnehmen, daß er die Abſchaffung deſſelben im Intereſſe der Menſchheit

wünscht und an ihr gar nicht zu sehr zweifelt; empfiehlt er doch das Beispiel von 1785, als dessen Hauptresultat er jene versuchte Abschaffung des Kaperwesens preist, der allgemeinen Nachahmung; aber diesen segensreichen Erfolg läßt er von der Bedingung der vollständigen Sicherstellung des feindlichen Privateigenthums abhängen, d. h. von einer solchen, welche er zur Erlangung des jetzt noch jedem Seekriege vorgesteckten Zieles als unumgänglich anerkannt hat. Indem er sich also der Hoffnung überläßt, die Kaperei beseitigt zu sehen, versetzt er ihre Abschaffung in eine Zukunft, in welcher die Seekriege nicht die Zerstörung des Handels zum Zweck haben werden.

Ortolan[1]) stellt für die Aufrechterhaltung der Seebeute Behauptungen auf, von welchen Geßner sagt, daß sie das Beste seien, was für die Vertheidigung dieses Seebrauches gesagt worden. Der praktische Seemann (Ortolan war lange Schiffscapitän) bespricht etwas ironisch die bisherigen Bestrebungen, das Privateigenthum zur See während des Krieges unantastbar erklären zu lassen: „Diejenigen", sagt er, „welche im Namen der Humanität die Aufbringung und Einziehung der feindlichen Privatschiffe beseitigt sehen wollen, vergessen, daß von allen Kriegsmitteln dieses das sanfteste ist; sie möchten die Kriegführung auf blutige Seeschlachten zwischen theuer ausgerüsteten Kriegsschiffen, auf Belagerungen und Beschießungen der Küstenstädte, auf Absperrungen von Häfen und Flußmündungen, kurz auf Maßregeln beschränken, welche tausende von Menschen, sogar von den unschuldigsten, wie Frauen, Kinder und Greise gewaltsamen Todes oder noch eines gräßlicheren durch Hunger sterben lassen". Allerdings ist die Wegnahme der Privatschiffe ein milderer Kriegsusus als das gegenseitige Niedermetzeln, Abhungernlassen u. s. w. Es wird aber doch trotzdem unleugbar die Seekriegführung bedeutend gemildert, wenn diese sanfteste Art, „ohne Blutvergießen" auf den Feind einen Druck auszuüben, außer Gebrauch treten würde. Ortolan macht dann seine ausgezeichnete Schilderung des großen Unterschiedes in der natürlichen Beschaffenheit der zur See und der auf dem Lande befindlichen Mobilien in Kriegszeiten, eines Unterschiedes, welcher die See-

1) Règles internat. et diplomatie de la mer. Tom. II. chap. II.

beute nicht bloß rechtfertige, sondern sie auch zur Nothwendigkeit mache. Die beiden Elemente sind nach ihm so verschieden von einander, daß die Anwendung derselben Grundsätze des Völkerrechts auf das eine von der Anwendung derselben auf das andere auch verschieden sein müsse. Auf dem Lande beschütze freilich der eingerückte Feind die Einwohner in ihren Rechten, erhalte die bestehende Ordnung der Gesellschaft aufrecht, lasse die Verwaltung, die Rechtspflege u. s. w. wie bisher weiter functioniren, aber erziele den allerwichtigsten Vortheil, daß er sich auf dem occupirten Territorium der ganzen eben gewichenen Staatsgewalt des Gegners bemächtige, Steuer und Gefälle, die sonst den feindlichen Kassen zufließen würden, selbst erhebe, das feindliche Staatseigenthum, nämlich die Staatsdomänen, in Besitz nehme und gar nicht nöthig habe in einer unmittelbaren rohen Weise das Eigenthum der Einwohner zu verletzen, indem er auf indirektem Wege durch Kriegssteuer dasselbe erreiche. Zur See dagegen gebe es für den Sieger kein solches Interesse, das Privatgut der Unterthanen des feindlichen Staates zu schonen, und es sei darum unmöglich, solche Vortheile, wie die Landoccupation mit sich bringe, auf Kosten des Gegners zu erringen; da man dem letzteren schaden müsse, so sei man genöthigt sich an seinen Schiffen zu vergreifen. Man würde die Seekriege illusorisch machen, wenn die Handelsschiffe des Feindes unbelästigt vorbeigelassen zu werden pflegten, sein Handel die Weltmärkte ausbeutete und er dadurch die Kraft zum Fortsetzen des Krieges schöpfen und sonst diese Privatfahrzeuge zu directen Kriegswerkzeugen, indem er sie zum Versenden seiner Depesche benutzte, machen könnte. Die Handelsflotte sei an sich ein Kriegsmaterial: die Schiffe seien nach einer kleinen Umgestaltung, und ihre Mannschaften sofort vortreffliche Kriegswerkzeuge, über die der Staat verfügen würde, wenn man sie nicht festhielte.

Es kann diesen Behauptungen unseres Schriftstellers einerseits durch den Zweifel begegnet werden, ob nicht eine zeitweilige Beschlagnahme dasselbe erzielen würde, wie die Wegnahme, und andererseits, ob nicht bei der fortgeschrittenen Kriegskunst bereits ein solcher Unterschied zwischen der Handels- und Kriegsflotte sich

ergeben habe, daß die Umwandlungen, von welchen Ortolan spricht, unmöglich geworden seien.

Ortolan faßt seine Darstellung zusammen, indem er den Seekrieg als einen Kampf zwischen den Rechten der Kriegführenden und denjenigen der privaten Schiffseigenthümer bezeichnet, und folgert daraus, daß das mindere, dem minder wichtigen Interesse entsprechende Recht keinen Vorzug vor dem höhere Interesse wahrenden, also besseren Rechte haben könne. Er meint deßhalb, daß es nur möglich sei, die Milde des Seegebrauches bis zu dem Punkte zu üben, wo das mindere Recht der Privaten in die Rechte der Kriegführenden beschädigend einzugreifen beginnen würde. Derselben Ansicht sind eigentlich auch die Schriftsteller, die die Abschaffung der Seebeute befürworten; sie meinen aber, daß diesen wichtigeren Rechten der im Kampf gerathenen Staaten durch die Erklärung der Unverletzlichkeit des Privateigenthums kein Abbruch gethan werde, weil die Seebeute auf die Beschleunigung der Kriege keinen wesentlichen Einfluß habe. Die Streitfrage dreht sich um diesen Punkt, d. h. darum, ob dies der Fall ist oder nicht.

Hautefeuille [1]), ein eifriger Vertheidiger der Rechte der Neutralen, tritt noch schärfer der Unverletzlichkeit des Privateigenthums entgegen, indem er sich für einen entschiedenen Gegner der Aufhebung des Kaperwesens erklärt, und außerdem leugnet, daß auf dem Lande das Privateigenthum principiell der Beute nicht unterliege: Die Immobilien, führt er aus, könne der Feind freilich nicht wegnehmen, aber er schone sie keineswegs, denn die Kriegssteuer sei nichts anders, als ein Abkauf der eroberten aber nicht zerstörten unbeweglichen Sachen Seitens der früheren Eigenthümer. Die Mobilien seien noch mehr gefährdet, weil die einrückende Armee alle Lebensmittel unentgeltlich den Einwohnern ohne Weiteres abnehme. In allen Fällen des Landkrieges, wenn das feindliche Heer einige Schonung gegen das Privateigenthum zeige, so thue es dies nur in dem Maße seines eigenen Interesses, theils

---

1) 1. Questions de droit maritime international. VI S. 61. — 2. Histoire des origines, des progrès et des variationes du droit intern. marit. tom. VI, chap. 1, mt. VI. — 3. Des droits et des devoirs des neutres (3 éd.) tit. III, chap. II, sect. III, § II sowie tit. VII ch. I.

um die Einwohner nicht zum verzweifelten Widerstande zu treiben, theils um seine mit Beute beladenen Soldaten nicht marsch- und kampfunfähig zu machen. Wenn der Feind auf eines von seinen strengen Kriegsrechten Verzicht leiste, so thue er dies um aus dem Kriege nur desto größere Vortheile zu ziehen, deren Erlangung durch die Ausübung jenes strengen Rechtes erschwert oder gar vereitelt worden wäre. Wenn sich aber die Kriegführung auf dem Lande bezüglich des Privateigenthums so milde gestaltet hätte, wie man es allgemein annehme, und was er (Hautefeuille) bezweifele, so wäre es unmöglich, diese Schonung im Seekriege anzuwenden. Während auf dem Lande die Eroberung des Territoriums dem Besiegten die ihm von dem öffentlichen und Privateigenthume gewährten Hülfsmittel entziehe und dieselben an den Sieger übertrage, gebe es zur See nur ein einziges Mittel dem Feinde zu schaden, und das sei, ihm die aus dem öffentlichen und Privateigenthume herfließenden Vortheile aus den Händen zu schlagen, was nicht anders als durch Aneignung bewerkstelligt werden könne. Die Confiskation des Eigenthums zur See werde mit einer ungleich minderen Gefahr als auf dem Lande von dem Wegnehmenden vorgenommen, da hier keine drohende, die Kriegsoperation erschwerende Gährung unter einer ganzen Bevölkerung zu befürchten sei. Dann gibt Hautefeuille dieselben Beweisgründe für seine Behauptung wie Ortolan an: die Handelsschiffe und dessen Mannschaft seien Kriegswerkzeuge, nur beharrt er noch nachdrücklicher auf dem letzten Punkt: die Schiffsmannschaft gefangen zu nehmen, sei eine vorzügliche Art den Feind zu schwächen. Der Matrose könne nicht mit dem Landmanne, den man bei seinem Felde ruhig zu lassen pflege, verglichen werden: ohne einen geübten Matrosenstand werde die Flotte nicht bewegt, und, um einen solchen groß zu ziehen, sei eine lange Zeit erforderlich und außerordentlich mühevoll sei auch sonst diese Heranbildung. Wenn man also die Mannschaft der Handelsschiffe, welche auf Kriegsschiffen sofort mit Erfolg verwendet werden könnten, gefangen nehme, füge man dem Gegner einen empfindlichen Schlag zu, da derselbe den Verlust nicht ersetzen könne. Der Landmann vermöge dagegen leicht nach einer kurzen Uebungszeit Militairdienste zu verrichten, und sein Verlust sei unvergleichbar leichter zu ersetzen.

Ist aber wirklich der Matrose der Handelsschiffe so werthvoll und unersetzbar? Und wenn dies feststände, würde wirklich die Unverletzlichkeit der Privatschiffe und der auf ihnen befindlichen Mannschaften die von Hautefeuille befürchtete Folge haben, d. h. daß einem wirksamen Mittel den Feind zu schwächen, entsagt wäre? Kurzum ist der Handelsmatrose wirklich ein Soldat? Auf die erste Frage, d. h. inwiefern auf den neuen riesigen Panzerschiffen einfache Seeleute nützlich sind, und inwiefern hauptsächlich nur technisch Ausgebildete die eisernen Kolosse zu bewegen vermögen, kann leicht ein praktischer Kenner der Sache antworten; und in dem sehr wahrscheinlichen Falle, daß er die Nützlichkeit der Handelsmatrosen auf den modernen Kriegsschiffen für bedeudeutend vermindert erklärte, würde der Werth eines solchen sehr gesunken sein und sein Verlust nicht so schwer wiegen, wie es Hautefeuille darstellt. Vorausgesetzt, daß einfache Seeleute zu der neuen Kriegführung taugen, bleibt einerseits noch der Zweifel übrig, ob, Falls der Beutebrauch aufhörte, der Staat auf einen so starken Patriotismus der Rheder und Kaufleute rechnen könne, daß sie in einem Augenblicke, wo sie vermittelst ihrer auf allen Meeren zerstreuten Schiffe die gewinnreichsten Geschäfte treiben, auf seinen Befehl dieselben sofort nach ihrer Heimath zurückkehren lassen, freudigen Herzens auf unermeßliche Handelsvortheile verzichten und die Mannschaft ihm zur Verfügung stellen würden. Heutzutage, wo der Grundsatz „frei Schiff, frei Gut" zur allgemeinen Geltung gekommen ist, werden andererseits die Privaten noch weniger als vorher eigene Schiffe in's Freie fahren lassen und der Wegnahme preisgeben; sie werden versuchen, ihren Handel so viel wie möglich neutralen Fahrzeugen anzuvertrauen; folglich werden ihre Schiffe und Mannschaften unbenutzt bleiben; die letzteren nämlich können nur ausnahmsweise und in beschränkter Zahl auf fremden Schiffen in den Dienst treten, die meisten werden unthätig sein und dem Staate zur Verfügung gestellt werden, was nicht der Fall wäre, wenn die Unverletzlichkeit der Privatfahrzeuge eine völkerrechtliche Sanktion erlangt hätte.

Wenn die feindlichen Privatschiffe nicht aufzubringen wären, fährt Hautefeuille fort, so würden die Kriegführenden durch instinktiven Selbsterhaltungstrieb bewogen werden, dieselben lieber

auf hoher See zu vernichten, als sie ungehindert vorbei zu lassen, und so würde die Erklärung ihrer Unverletzlichkeit die Kriegsgräuel nur vermehren. — Darauf hat bereits die Praxis besser geantwortet, als die Wissenschaft es je zu thun vermögen wird. Hat der Selbsterhaltungstrieb Hautefeuille's im Jahre 1866 die Preußen, Oesterreicher und Italiener zu solchen unerhört strengen Schritten genöthigt, nachdem sie sich zur Schonung der Privatgüter ihrer Gegner zur See gebunden haben? freilich wurden zwischen den zwei ersten die Hauptentscheidungen gänzlich, zwischen den zwei letzteren aber nur theilweise auf dem Lande geführt: Lissa war eine nicht minder empfindliche Niederlage für Italien als Custozza es vorher gewesen und doch fand keiner von den Kriegführenden es für nöthig, feindliche Privatschiffe zu zerstören.

Man kann weiter auch die Auslassungen Hautefeuille's gegen die Vereinigten Staaten nicht billigen und den Bestrebungen der letzteren die Seebeute sammt der Kaperei, aber nur unter der Bedingung der gleichzeitigen Abschaffung beider, aus dem Völkerrechte zu entfernen, nicht nur jede humane Tendenz absprechen, sondern sogar sie unter diesem Schleier durchaus entgegengesetzte, weil eigennützige Zwecke verfolgen sehen. Er muthet der Aufstellung der sogenannten Monroedoctrin, welche bekanntlich die Nichteinmischung der europäischen Staaten in die Angelegenheiten des ganzen amerikanischen Festlandes bezweckte, die Absicht zu, das letztere für sich allmählich ganz zu erobern, wie es schon mit Mexico angefangen worden sei; die Unverletzlichkeit des Privateigenthums würden sie in ihren ehrgeizigen Plänen sehr fördern, ihre einzige Blöße wäre unangreifbar und die europäischen Mächte, welche allein diese Republikaner in ihrem Eroberungszuge aufzuhalten vermöchten, würden dadurch ihnen gegenüber machtlos sein. Was dagegen die Hansestätte anbetreffe, so seien sie, nach Hautefeuille, von den Vereinigten Staaten überredet worden. Die in der Sammlung von Aegidi und Klauhold sich befindenden Aktenstücke beweisen aber, wenn nicht das gerade Gegentheil, weil schwerlich anzunehmen ist, daß ein Großstaat wie die Vereinigten Staaten von einigen Freistätten in wichtigen Entschlüssen bestimmt werden könnte, so doch genügend, daß das von Herrn Schleiden vertretene Bremen stets in dieser Frage zu Wa-

shington, insoweit dies in seiner Möglichkeit lag, die Initiative ergriffen und darnach gestrebt hat, wenigstens durch Separatverträge zwischen den Hansestädten und der mächtigen Republik sich der betreffenden seerechtlichen Neuerung zu versichern. Die allgemeine Annahme der Unverletzlichkeit, meint Hautefeuille, sei den lebendigsten Interessen dieser Freistädte so zuwiderlaufend, daß die Befürwortung derselben ihrerseits nur durch Irrthum erklärt werden könne; da diese kleinen Republiken, die sich ausschließlich mit Handel beschäftigten, wahrscheinlich nie in Krieg gerathen, sondern stets neutral bleiben würden, so werde es ihnen in künftigen Kriegen seit der Pariser Declaration möglich sein, unter ihrer neutralen Flagge einen Theil des Handels der Kriegführenden an sich zu ziehen; werde aber der Handel unter der feindlichen Flagge selbst fortgesetzt, so entbehrten sie des Gewinnes, den sie sonst machen würden. Also die Hansestätte und die Vereinigten Staaten haben beide Unrecht, die Unverletzlichkeit des Privateigenthums zu befördern, weil jenen dieselbe zu ungünstig, diesen zu vortheilhaft wäre! Wenn man nicht jeder Ansicht Hautefeuille's ohne Vorbehalt zustimmen kann, so muß man ihn doch sonst als einen ausgezeichneten Schriftsteller anerkennen, welcher durch juristischen Sinn Klarheit und Schärfe der Sprache unter denjenigen, die über das Seerecht geschrieben, glänzend hervorragt.

Die meisten englischen Schriftsteller, und zwar die bedeutendsten, wie James, Reddie, Travers, Twiß, Vernon, Harcourt, (der Historicus der Timesbriefe) Wildman, Philimore, vertheidigen die Grundsätze des Consolato del mare, wonach das feindliche Privateigenthum auf neutralen Schiffen weggenommen werden durfte. Der letztere, welcher sich unter ihnen am günstigsten für die Rechte der Neutralen äußert und kein hartnäckiger Fürsprecher der stets von England beanspruchten Seekriegsrechte ist, bedauert lebhaft, daß sein Vaterland durch Beitretung zu der Pariser Declaration sich eines wichtigen Rechtes beraubt habe. Es kann also bei ihnen von der Schonung der Privatgüter auf feindlichen Schiffen keine Rede sein.

Es erschien gleichwohl in England im Jahre 1862 eine von einem anonymen Schriftsteller verfaßte Brochüre, in der die Unverletzlichkeit des Eigenthums der Privaten als eine vorzugs-

weise im Interesse Großbritanniens liegende Reform des Seerechts verlangt wird [1]): Die Ausübung des Beuterechts sei, nach dem Autor, nicht nur unnützlich, sondern geradezu schädlich; sie beschleunige keineswegs die Kriege und verursache dem Feinde mehr Unbequemlichkeit als Unheil. Es sollen die Kriegführenden daher ihren Handelsverkehr gegenseitig frei lassen und ihn nur ausnahmsweise durch Wegnahme derjenigen Schiffe stören dürfen, welche unter besonderen Umständen versuchten, den Kämpfenden Vorräthe zuzuführen; und dabei wäre noch die Ausübung eines Zwangsvorkaufsrechtes, als einer für die Kriegszwecke vollständig genügenden Maßregel, der Einziehung vorzuziehen. Der anonyme Schriftsteller gehört wahrscheinlich dem Handelsstande an, welchem am meisten diese außerordentliche und etwas zu weit gehende Milde zum Vortheil gereichen würde.

Ein Nichtengländer, aber durch die englische Uebersetzung seines russischen Werkes über das Seerecht bekannter Schriftsteller, Professor Katchenovsky, befürwortet mit Wärme die Abschaffung der Seebeute: den Inhalt seiner Schrift „Prize law" bildet eine geschichtliche Darstellung der im Laufe der Zeit gemachten Fortschritte im Völkerrechte zur See; ein anderer wichtiger, die Beseitigung der Seebeute, stehe uns bevor, und zwar in nicht fern liegender Zeit. Dies könne, seiner Ansicht nach, durch eine völkerrechtliche Vereinbarung der am meisten daran interessirten Seemächte auf dem durch die Pariser Declaration angebahnten Wege und im Sinne der Marcy'schen Besserungsvorschläge zu Stande gebracht werden. Das auf gegenseitiges wohlverstandenes Interesse begründete Einverständniß zweier Staaten, Englands und der Vereinigten Staaten, würde dazu genügen: ohne diese Seemächte sei an den Fortschritt nicht zu denken, aber ihr Beitritt zu dem Unverletzlichkeitsprincipe wäre mit der Annahme desselben Seitens der ganzen civilisirten Welt gleichbedeutend; die Einen versuchen es unaufhörlich seit ihrem Erscheinen

1) Dies war eine Antwort auf ein gegen die Abschaffung der Seebeute in New-York veröffentlichtes Pamphlet des englischen Advokats Russel und zugleich auf die im englischen Unterhause gethanen Aeußerungen des damaligen englischen Staatssekretärs desselben Namens, Lord Russels.

in der Geschichte zu verwirklichen; nur würde der Widerstand der übrigens schon schwankenden Anderen, die bereits wichtige Zugeständnisse gemacht haben, zu überwinden sein. Die zukünftige Entscheidung der Schicksale des Völker-Seerechts, vor Allen des Privateigenthums, liege in den Händen des Angelsächsischen Stammes. Unter der Unverletzlichkeit versteht aber Katchenovsky nicht die absolute Freiheit des Handelsverkehrs, sondern die Ersetzung der bisher geübten und durchaus unnöthigen Confiskation der Privatschiffe durch eine zeitweilige und den Krieg nicht überdauernde Detention derselben: die Wegnahme müsse gestattet werden, weil sonst die Kriegszwecke vereitelt werden könnten.

Ein Landsmann Katchenovsky's, Professor Martens, soll im Jahre 1869 in seinem Werke: „De la proprieté privée en temps de guerre" dieselben Ansichten über das Seerecht entwickelt haben (s. in der Revue du droit international das letzte Heft des Jahres 1876). Er ließ sich neulich gegen die lautwerdenden Stimmen der russischen Presse vernehmen, welche forderten, daß die Petersburger Regierung im nächsten großen Kriege im Gegensatz zu der Pariser Declaration Kaperbriefe ertheile.

Aus der Mitte des Volkes, wo neuerdings die Landesgesetzgebung das Privateigenthum der friedlichen Unterthanen aller seiner künftigen gegnerischen Staaten in Schutz genommen hat, ist auch ein hervorragender Vertheidiger desselben entstanden. Ercole Vidari, Professor an der Universität zu Pavia [1]), übt eine eingehende und scharfe Kritik des bestehenden Völkerrechts; von dem Wesen des zwischen Staat und Staat bestehenden Verhältnisses leitet er die Nothwendigkeit der Unverletzlichkeit des Privateigenthums ab und zwar in folgender Weise: jeder Staatsbürger müsse einen Theil seiner eigenen Persönlichkeit, d. h. seines Vermögens, seiner Freiheit und seines Lebens, an den Staat abtreten; dieser Theil sei so zu sagen eine Art von Einlage in den bürgerlichen Capitalfonds, durch welchen die Einrichtung der gesellschaftlichen Gewalt erzielt werde; ohne diese letztere wäre unter die Menschen keine Ordnung zu bringen und den Einzelnen

1) Del rispetto della proprieta privata dei popoli bellegeranti. S. bei Cauchy, respect de la propt. S. 72 u. 146. (Auszüge.)

die Möglichkeit verschlossen, sich zu bilden und zu vervollkommnen. Da der Krieg ein außerhalb der Staatsordnung liegendes Verhältniß sei, so seien die Staatsbürger gehalten, sich an ihm nur nach dem Maßstabe des eingelegten Bruchtheils ihrer Persönlichkeit zu betheiligten, und sollten nur, insofern derselbe ausreiche, die Bürden des anomalen Zustandes tragen. Andererseits aber sei der Krieg ein direktes Verhältniß einzig und allein zwischen Staat und Staat, weil lediglich die Staaten mit einander, nicht aber der eine Staat mit den Unterthanen des andern, in unmittelbaren persönlichen Rechts- und Pflichtbeziehungen ständen; folglich müsse der Kampf mit keinen andern als mit Staatskräften ausgefochten werden. Alles was dem Staate nicht angehöre, keinen Theil seiner Macht bilde, kein direktes Kriegswerkzeug sei, d. h. alle an der Kriegführung des Staates unbetheiligten Personen wie Sachen, sollten nichts von den direkten Kriegsfolgen leiden, der direkte Schaden müsse sie nur treffen, insofern die aus ihren eigenen theilweisen Anstrengungen zusammengesetzte Staatsgewalt selbst vom Feinde geschädigt worden wäre. Die friedlichen Bürger hätten also ein Recht auf die Unverletzlichkeit ihrer Person und ihres Eigenthums und zwar kein in Folge der Civilisation und der zunehmenden Gesittung der Völker erlangtes, kein aus dem natürlichen Menschlichkeitsgefühle oder aus dem christlichen Gebote der Liebe fließendes Recht, sondern eine streng logische Consequenz der ewigen Gerechtigkeitsgrundsätze, welche überall und immer verpflichteten, auch wenn sie von keiner Anordnung der positiven Gesetze bestätigt würden. Es sei aber ein feststehender Grundsatz dieser natürlichen, jedem Menschen innewohnenden Gerechtigkeit, daß man sich nur an denjenigen vergreife, von welchem man beleidigt oder verletzt werde. Wenn dieses Princip als wahr anerkannt sei, dann müsse man es unveränderlich in den durch den Seekrieg und in den durch den Landkrieg zwischen Völkern entstandenen Verhältnissen anwenden: denn die Gerechtigkeit sei durchaus unveränderlich in ihrem Wesen, wie sie es ewig in ihrer Dauer und allgemein in ihrer Anwendung nur sein könne. Obgleich zwischen den beiden Elementen, auf denen Kriege geführt werden, zwischen See und Land, nicht unbeträchtliche Unterschiede obwalteten, auf welche allerdings

manchesmal das Recht Rücksicht nehmen müsse, so berühre doch ihre Verschiedenheit das Wesen des Rechts keineswegs: alles, was die Gerechtigkeit auf dem Lande fordere, verlange sie auch mit einer nicht minder bindenden Kraft zur See.

Gegen diese Grundanschauung Vidari's kann derselbe Einwand wie gegen die unten zu besprechende von Lorimer erhoben werden. Wie viel der Staat für die öffentlichen Zwecke von seinen Unterthanen verlangen darf, darüber braucht er Niemandem Rechenschaft abzulegen; das ist eine staatsrechtliche, keine völkerrechtliche Frage. Im Falle der Noth kann er keine Rücksicht auf das Wohl der einzelnen Privaten nehmen, er ist berechtigt wie verpflichtet, wenn z. B. seine Existenz auf das Spiel gesetzt wird, kein wirksames Mittel der Abwehr zu versäumen und von seinen Unterthanen nicht bloß den Vidari'schen Theil ihrer Persönlichkeit, sondern ihr Alles, ihre Habe und Blut, zu fordern; das ist sein Recht, ein Nothwendigkeitsgesetz und außerdem auch seine Pflicht, denn derjenige Staat wird untergehen, welcher für die Bewahrung seiner Existenz nicht zum Aeußersten zu schreiten entschlossen ist. Haben doch die Russen im Jahre 1812 ihre eigene Hauptstadt verbrannt, und dies mit Recht gethan, weil es keine unnöthige Zerstörung war, sondern vielmehr eine solche, die ihr Vaterland gerettet hat. Wenn der Staat Alles, was sich innerhalb seines Gebietes befindet, gebrauchen darf, so muß auch dem feindlichen Staate gestattet werden, Alles was auf demselben gegen ihn aufgestellt werden kann, an sich zu ziehen oder zu zerstören, also auch das feindliche Privateigenthum anzutasten, wenn ihm dies von Nöthen ist oder seine Kriegsziele zu befördern vermag. Der moderne aufgeklärte Geist hat in das Völkerrecht den Grundsatz aufnehmen lassen, daß nur, insofern der Kriegszweck es verlangt, Zerstörungen und Wegnahmen berechtigt sind. Will man daher die Unverletzlichkeit des feindlichen Privateigenthums vertheidigen, so muß man es von dem Standpunkte aus, daß die Verletzung desselben in einer solchen unnöthigen Zerstörung oder Wegnehmung besteht, befürworten.

Eine interessante und neue Kundgebung der englischen Wissenschaft über die Seebeute ist in zweien an die Times (28. Mai und 7. Juni 1875) gerichteten Briefen eines Professors der

Edinburger Universität, Lorimer, enthalten. Sie wurde durch eine Brochüre Dr. Geßner's „Zur Reform des Kriegs-Seerechts" veranlaßt, und ist eine gewandte Vertheidigung des bestehenden Völkerrechts gegen die Neuerung der Unverletzlichkeit. Die Leiden, welche die Unterthanen des einen kriegführenden Staates den anderen kriegführenden durch die Störung ihres Handels verursachten, seien, nach Lorimer, ein von dem letzteren auf den ersteren mittelbarerweise ausgeübter Druck. Mache man den Staat für die Verluste der Privaten verantwortlich, so werde sich der indirekte Druck in einen direkten verwandeln. Wenn die Kriegführung erfordere, daß Privatsachen einer Gefahr ausgesetzt werden, die ihre Eigenthümer nicht heraufbeschwört haben, so sei es nur billig, daß die öffentliche Staatsgewalt, welche sich dieselbe zu Schulden kommen lasse, selbst das Risiko trage, indem sie die Eigenthümer für die Folgen jener Ansicht versichere. Das Schiff sei ein großes Gut, das weder gestohlen noch dessen Wegnahme, Verurtheilung durch Prisengerichte und Verkaufspreis verborgen werden könnten. Siege der Staat, so gebe es keinen Verlierenden nach dem Friedensschlusse; denn der seiner Sache verlustig gegangene Eigenthümer lege eine Quittung oder sonstiges Erkennungszeichen seiner weggenommenen Güter vor, und es werde ihm der Schaden erstattet aus der dem besiegten Feinde auferlegten Kriegsentschädigung, oder aus andern von ihm erkämpften Vortheilen. Unterliege der Staat, so werde der Verlust des Handelsmannes zu seinem eigenen Verluste; denn der letztere werde entschädigt aus einer das ganze Land treffenden Steuervermehrung. Die Verantwortlichkeit des Staates aber solle insofern begrenzt werden, als der Handelsmann nicht, durch Gewinnsucht getrieben, die Vorschriften überschreiten würde, welche die Staatsregierung für diesen Fall erlassen hätte; sie könnte z. B. anstatt einer kostspieligen Convoirung die Versicherung der auf bestimmten, aber auf keinen anderen Seestraßen verkehrenden Schiffe übernehmen. Denn die Aussichten auf Gewinn dem Seehändler für das Wohl des Vaterlandes zu beschränken, sei etwas ganz anderes als ihm zu sagen: du mußt in Folge einer willkürlichen völkerrechtlichen Gewohnheit dein Eigenthum einbüßen, und seinem Versicherer zu sagen: du mußt für die weggenommenen Schiffe ebenso gut be-

zahlen, als ob dieselben durch Winde und Stürme vernichtet worden wären. Der Staat müsse sagen: ich bin der Versicherer. So etwas solle in Landkriegen, nämlich in dem letzten deutsch-französischen vorgekommen sein; die französische Regierung hätte die Eigenthümer der von den Deutschen aufgebrachten Cigarrenladungen und Pferde in besonderen Fällen entschädigt; wenn also der Staat in solcher Weise auf dem Meere bezüglich der Schiffe und der in ihnen enthaltenen Waaren als Versicherungsanstalt auftreten würde, dann wäre die Wegnahme und Einziehung jeden Privatschiffes ein unmittelbar gegen den feindlichen Staat selbst versetzter Stoß. Lorimer schließt mit einer gereizten Polemik gegen einige in der Schrift Geßner's enthaltene Aeußerungen, wonach die Abschaffung der Seebeute in dem größten Interesse des nicht mehr zur See allein gebietenden Englands läge, und gegen alle dieselbe Ansicht vertretenden Schriftsteller des Continents.

Geßner hat darauf in der Augsburger Allgemeinen (4. August 1875) geantwortet, und zwar setzt er folgende Beweisgründe entgegen: 1) Das Beuterecht komme auf dem Lande insofern zur Anwendung, als die Kriegszwecke und namentlich der Lebensunterhalt der Armee es erheische; von diesem Standpunkte aus sei es theoretisch ein von den Seemächten ausgeübtes Zwangsvorkaufsrecht, wenn es durch Noth veranlaßt worden also ein Nothvorkaufsrecht sei. 2) Der Einfall, daß der Staat den Schaden der Aufbringung als eine Versicherungsgesellschaft tragen sollte, sei nicht ganz zutreffend, da es dem Staate in einem solchen Falle an einer wesentlichen Voraussetzung der Versicherungsanstalt gebrechen würde, nämlich der Prämie. 3) Es sei unmöglich, dem besiegten Staate, der alle materiellen Mittel im Kampfe erschöpfte, anzusinnen, daß er eine so drückende Verpflichtung übernehme. 4) Es sei zu befürchten, daß eine solche Staatsversicherung eine unwürdige Spekulation in's Leben rufe, namentlich diejenige, die Schiffe absichtlich vom Feinde auffangen zu lassen. Wie solle sich der Staat gegen übermäßige Forderungen solcher Spekulanten schützen, da es zumeist sehr schwierig sein würde, in solchen Fällen den Werth der aufgebrachten Schiffe genau anzugeben? — Man könnte noch den Geßner'schen Argumenten hinzufügen, daß der Lorimer'sche Vorschlag keine einzige völkerrechtliche Frage berührt,

indem die Uebernahme oder Auferlegung einer Last seitens der Staatsgewalt gegenüber den Unterthanen sich innerhalb der Souveränitätsrechte eines jeden Staates bewegende Akte sind; nicht bloß könnte man eine Staatsregierung, die unabhängig genannt zu werden verdiente, nicht nöthigen, daß sie sich im Namen des Völkerrechtes zu einer solchen Verpflichtung binde, sondern es stünde ihr auch, wenn es eine allgemeine bei andern Staaten gebräuchliche Sitte wäre, die Eigenthümer für die ihnen weggenommenen Schiffe zu entschädigen, unverwehrt frei, eigenen Unterthanen diese Wohlthat zu versagen.

Geßner ist, wie alle deutschen Schriftsteller, gegen die Aufrechterhaltung der Seebeute. In seinen Schriften „Droit des neutres sur mer" und „Zur Reform des Kriegs-Seerechtes" betrachtet er die Unverletzlichkeit des Privateigenthums als eine nahe, unvermeidliche und selbstverständliche, weil aus der Zustimmung aller Völker, mit Ausnahme eines einzigen, herfließende Folge des in fortschrittlicher Entwickelung begriffenen modernen Seerechts. Ueber die rückgängigen Tendenzen der englischen Staatsmänner, die nicht bloß zu keinem Schritt weiter geneigt sind, sondern auch die schon gemachten Seerechtsreformen zurückziehen möchten, drückt er sich im Vorworte der letztgenannten Schrift folgendermaßen aus: „das sind verzweifelte, krampfhafte Zuckungen, welche jedem kundigen Blicke verrathen, daß das Ende des alten Seerechts nahe ist. Es ist eine logische und politische Unmöglichkeit, daß die Rechtsentwickelung, welche seit länger denn hundert Jahren in dem Bewußtsein aller übrigen Regierungen und Völker zum Ausdruck gelangte, von einer einzigen Macht wieder rückgängig gemacht, oder auch nur dauernd aufgehalten werden soll. Die englischen Staatsmänner sind unzweifelhaft viel zu klug, um an eine solche Möglichkeit zu glauben. Vielleicht schwebt ihnen bei ihrer mit so vieler Ostensibilität verfolgten Anti-Reformpolitik der Gedanke vor, daß ein großer Seekrieg früher oder später unvermeidlich sei, in welchem England die Trumpfe des alten Seerechts zu Gunsten seiner Seeherrschaft zum letzten Male auszuspielen haben werde." Aber wie Katchenovsky hält Geßner eine einstweilige Detention der aufgebrachten Schiffe, also eine einstweilige Störung des feindlichen Handels-

verkehrs für eine Maßregel, die stets in vielen Fällen werde nothwendig sein müssen.

Heffter ist ungefähr derselben Meinung wie Geßner und Katchenovsky; seine Anschauung ist in folgenden wenigen gediegenen Worten enthalten, die zweckmäßiger anzuführen als zu commentiren sind: „Es kann allerdings nicht die Tendenz sein, einer kriegführenden Macht die Wegnahme von feindlichen Staats- und selbst Privatschiffen mit den darauf befindlichen Gütern untersagen zu wollen. Es kann ihr nicht zugemuthet werden, dem feindlichen Staat eine ungestörte Benutzung der Wasserstraßen zu gestatten, um sich die Mittel zu einer fortgesetzten Kriegführung zu verschaffen und einen Verkehr zu treiben, welcher dem eigenen Handel jener anderen kriegführenden Macht verderblich werden kann. Ein solches System würde allerdings mit gutem Grunde für eine fromme Chimäre zu erklären sein. Wenn man aber einmal sittliche Rechtsprincipien will, keine rein politischen oder bloße Fictionen, so wird man sich endlich zu der Ansicht bequemen müssen: die Wegnahme eines feindlichen Schiffes giebt niemals dem Erbeuter ein Eigenthum auf dasselbe und auf das darin befindliche Gut, sondern lediglich und allein das Recht der Beschlagnahme und einer factischen Disposition darüber während der Dauer des Krieges, um sich dadurch für dessen Nachtheile und wegen seiner Forderungen an den Feind zu entschädigen. Erst der Friede oder eine gänzliche Zerstörung des feindlichen Staates giebt demjenigen, was solchergestalt geschehen und verfügt worden ist, den Charakter eines forthin giltigen Verhältnisses, so weit man nicht genöthigt oder veranlaßt ist, in dem Friedensschluß das Weggenommene ganz oder theilweise herauszugeben." Das ist unzweifelhaft der richtigste Standpunkt, der hinsichtlich der Seebeute eingenommen worden ist.

Holtzendorf (Rechtsencyclopädie, Völkerrecht §. 63) und Bluntschli (das moderne Völkerrecht §. 665) erklären sich mit großer Entschiedenheit gegen die Seebeute; der letztere nennt sie einen bösen Flecken und einen überlieferten Mißbrauch im Völkerrechte. Derselben Ansicht sind auch Asher (Essai sur le droit maritime international), sowie Aegidi und Klauhold in ihrer „frei Schiff unter Feindesflagge" überschriebenen „urkundlichen

Darstellung der Bestrebungen zur Fortbildung des Seerechts seit 1856", die sie auf Veranlassung der Bremer Handelskammer herausgegeben haben; werthvoll sind die von ihnen angegebenen Aktenstücke und die in der Einleitung enthaltene detaillirte Geschichte der diplomatischen Verhandlungen über die Sicherstellung des Privateigenthums in künftigen Kriegen; dieser Gegenstand macht hauptsächlich den Inhalt der ganzen Schrift „frei Schiff unter Feindesflagge" aus.

In Frankreich finden sich außer den Anhängern des bestehenden Völkerrechts, wie Ortolan und Hautefeuille, auch tüchtige Fürsprecher der Freierklärung des Privateigenthums in Kriegszeiten, so Ferdinand De Cussy [1]), vor Allem aber Cauchy [2]) und Calvo [3]).

Cauchy ist derjenige Schriftsteller, welcher am beredtsten für die Unverletzlichkeit des feindlichen Privateigenthums in die Schranken tritt; deshalb wird wohl die Darstellung seiner Beweisführung die Anschauungen aller anderen Freunde des begehrten Fortschrittes im Seerechte enthalten. Die Institution der Kaperei und das Beutewesen seien, so führt er aus, so eng miteinander verwachsen, daß das Verschwinden des einen die Abschaffung des andern nach sich ziehen müsse. Wenn die Unverletzlichkeit des feindlichen Privateigenthums in das Völkerrecht Eingang gefunden hätte, so würde dies gleichzeitig die Abschaffung des Kaperwesens herbeigeführt haben, welches dann gegenstandslos und ohne Existenzberechtigung wäre. Durch das Ertheilen der Kaperbriefe bereichere der Staat mehr seine Abenteurer und verwegene Kaufleute, als sich selbst; da das Kaperwesen aufgehoben worden, sei er selbst zum Wegnehmer und Spekulant in diesen Gewinnunternehmungen geworden. Die nächsten Kriege würden aber den Regierungen klar und überzeugend darlegen, daß die Einziehungen des Privateigenthums eine ungeheuere Vermehrung der Kriegsübel seien, aber dabei nicht mehr zum endlichen Austrage der

---

1) Cussy, Phases et causes célèbres Bd. I, Tom 3. § 20, 24, 26.

2) Cauchy, 1. Le droit maritime. Tom. II conclusion seconde partie. 2. Respect de la prop. priv.

3) Calvo, Droit international 1872.

Völkerstreite beitrügen. Die in heutigen Schlachten zwischen Panzerfregatten in wenigen Stunden geführten Entscheidungen hätten auf die Beschleunigung des Friedensschlusses mehr Einfluß, als in der älteren Kriegführung die Wegnahme von tausenden Handelsschiffen. Bestehe wirklich der Zweck des Seekrieges in der größtmöglichen Zerstörung des feindlichen Handels und event. in der Eroberung desselben? Widerspreche also die Unverletzlichkeit des Privateigenthums direkt dem Principe, auf welchem der Seekrieg beruht? In früheren Zeiten vielleicht, heutzutage nicht mehr, antwortet Cauchy auf diese selbstgestellten Fragen. Der eingetretene Umschwung in den Verhältnissen des Seehandelsverkehrs habe die seerechtlichen Grundsätze vollständig umgestaltet und das früher als wahr Anerkannte als falsch erkennen lassen. Die frühere Theorie könnte richtig und logisch in einer Zeit erscheinen, in welcher das Kaperwesen blühte; wenn die Zerstörung des feindlichen Handels in unseren Zeiten noch als Grundsatz des Seekriegswesens gälte, so könnte unmöglich das beste Werkzeug, um dieses Ziel zu erreichen, die Kaperei, beseitigt worden sein. Die wirkliche Ursache, weshalb die letzte verschwunden, liege darin, daß man sich endlich zu der Ansicht bekehrt habe, die den Privaten durch Wegnahme und Einziehung ihrer Schiffe und Sachen zugefügten Schäden bewirkten keine merkliche Schwächung der feindlichen Macht. Was die verfänglich tendenziöse Theorie anbetreffe, die einen Grundunterschied im Wesen des Eigenthums erblickt, je nachdem dasselbe auf hoher See schwimme oder sich auf dem Lande befinde, so habe die neue Volkswirthschaftslehre sie zum Schweigen gebracht; denn man könne richtig nicht mehr von eigentlichen See- oder Landwaaren sprechen, da der internationale Handelsverkehr kein Eigenthum eines oder mehrerer bestimmter Völker, sondern eine untheilbare Fundgrube aller sei. Der Handel lebe von unendlichen und wechselseitigen Austäuschen und Ausgleichen, in welchen es eine reine Unmöglichkeit sei, das Feindliche von dem Neutralen (vielleicht auch von dem seinigen, könnte Cauchy hinzufügen) abzusondern; denn um Handel zu treiben, seien mindestens zwei Parteien erforderlich, der Verkäufer und der Kaufende; trete noch der Vermittelnde hinzu, so stehe diese Unmöglichkeit handgreiflich vor Augen.

Diese Behauptungen Cauchy's sind darauf gerichtet, zu zeigen, daß die Vertheidiger der Rechte der Neutralen, vor Allen Hautefeuille, in Widerspruch mit sich selbst gerathen, wenn sie auf die Aufrechterhaltung der Seebeute bestehen. Mit noch größerem Rechte können der Inconsequenz solche Schriftsteller wie Reddi bezichtet werden, welche gegen die Abschaffung der Kaperei nichts haben, desto eifriger aber für die größte Preisgebung des feindlichen Privateigenthums, wegen angeblicher Rechte der Kriegführenden, die Lanzen brechen.

Es gebe sich, führt Cauchy weiter aus, ein allgemeines Streben der Völker kund, sich mit mächtigen Kriegsflotten zu versehen. Obgleich bisher die Vereinigten Staaten grundsätzlich dem ihnen von den ersten Gründern ihrer Freiheit ertheilten Rathe, kein Kriegsvolk zu werden, also keine reguläre Kriegsmacht, auf dem Lande wie zur See, zu unterhalten, folgten, so seien sie doch gezwungen worden, in Folge des Bürgerkrieges sich eine ansehnliche Kriegsflotte zu schaffen, somit von ihrer überlieferten Politik abzuweichen und sich dem Zuge der Zeit anzuschließen. Mit diesem Wendepunkte sei aber ihnen der von Marcy vorgeschützte Vorwand entfallen, um sich gegen die Pariser Declaration hinsichtlich der Abschaffung des Kaperwesens zu erklären. Andererseits müsse man auch die großartigen Anstrengungen des continentalsten aller Staaten, Deutschlands, mit gebührender Aufmerksamkeit wahrnehmen: auch dieses versuche, eine mächtige Kriegsflotte zu Stande zu bringen. Je mehr und allgemeiner die Streitkräfte der Seestaaten sich auf großem und regulärem Fuße einrichten und von dem privaten Elemente befreien, destomehr nähern sich die Bedingungen des Seekrieges denen des Landkrieges; deshalb ist die irreguläre Kriegsführung vermittelst der Kaperei als eine veraltete Institution hinfällig geworden. Die Entdeckung Amerikas und der Seestraßen nach Indien haben die irrige Meinung aufkommen lassen, daß der Handel mit einer neuentdeckten Gegend wie ein Sondergut für ein Volk, wie ein neues Goldvließ zu bewahren sei, daß alle Fremden von ihm ferngehalten werden sollen. In Folge dessen wurde er fortwährend, bis zu den letzten Zeiten, wo sich fast alle amerikanische Colonien von ihren Mutterlanden emancipirt haben, als Privileg und

Monopol, nicht wie heute als Gemeingut aller Völker betrachtet und behandelt. Cauchy behauptet, daß der Handel sich nicht erobern lasse und führt folgende Beispiele an: Die Türken hätten den griechischen Handel im Oriente nicht überkommen, das Haus Oesterreich habe den Handelsgeist Venedigs mit dessen Lagunen nicht vererbt, der Besitz des größten Theils Amerikas und Indiens habe aus Spaniern und Portugiesen keine Handelsvölker gemacht.

Hier spricht Cauchy eine große Wahrheit aus: der Handel ist etwas, was sich absolut nicht erobern, wohl aber schädigen und vernichten läßt; von Eroberung desselben könnte nur insofern die Rede sein, als man an Stellen des vernichteten einen neuen schaffte: aber das würde mehr eine volkswirthschaftliche Frage sein, auf welche einzugehen hier nicht der Ort ist. Es hat die Cauchy'sche Meinung jedenfalls eine unleugbare Richtigkeit, wenn er zumal im Hinblick auf das Kaperwesen jene Behauptung aufstellt und dieser Institution sogar die verderbliche Wirkung abspricht, den feindlichen Handel zu vernichten oder gar ihn empfindlich zu schädigen. Mit Hülfe statistischer Angaben weist er nach, daß die von Frankreich mit bekannter Geschicklichkeit geführte Waffe der Kaperei gegen England, welche so viele wunde Stellen in Folge der Zerstreung seiner Handelsschiffe auf allen Gewässern hat, mit sehr geringem Erfolge, im Verhältniß zu der angewandten Mühe und Tapferkeit, gehandhabt wurde. Mit der Zunahme des englischen Handels müßten anscheinend auch verhältnißmäßig von den französischen Kapern mehr Handelsschiffe den Engländern abgenommen worden sein: erfahrungsgemäß aber stelle sich mit dem wachsenden englischen Handel kein wachsender Gewinn auf Seite der französischen Kaperei heraus, und gar nicht blos ein Stillstand, ein status quo in der Zahl der gekaperten englischen Schiffe, sondern gerade eine sehr bedeutende direkte Abnahme der Aufbringungen. Also, je gewaltiger sich der englische Handel entwickelte, desto geringeren Schaden fügten ihm die französischen Kaper zu. Cauchy klärt seinen Gedanken durch Anführung beredter Ziffer auf. In den zwei durch die Friedensschlüsse von Ryswyk (1697) und Utrecht (1713) geendigten anglo-französischen Kriegen erbeuteten die französischen Kaper in jedem ungefähr 4200 englische Handelsfahrzeuge mit Ladungen, welche

zusammen 30,000,000 Pfund Sterling ausmachten, während die gesammte Handelsflotte Englands nicht 300,000 Tonnen überstieg. Im siebenjährigen Kriege kaperten sich die beiden Seemächte ungefähr dieselbe Anzahl von Privatschiffen, jede aber schon nur circa 600 bis 700: allein man würde einen sehr falschen Begriff von dem Ausgange dieses für Frankreich so verhängnißvollen, für England so erfolgreichen Krieges haben, wenn man sich aus diesen Prisen ein Urtheil über denselben bildete; England eroberte fast alle französischen Colonien und befestigte auf immer seine Herrschaft in Indien. Im amerikanischen Befreiungskriege nahmen die französischen Kaper nicht über 566 Schiffe weg; während der französischen Revolution sollen, nach den statistischen Angaben Cauchy's, in sechs Kriegsjahren (1793 bis 1799) die den Engländern abgenommenen Prisen nur 2658 Schiffe, d. h. ungefähr die Hälfte derjenigen gewesen sein, welche in jedem der zwei letzten Kriege Ludwig's XIV. gemacht wurden. Wenn man die Resultate dieses Krieges mit dem dem Ryswiker, oder mit dem dem Utrechter Friedensschlusse vorangehenden vergleiche, folgert Cauchy, und dabei gedenke, daß der Seehandelsverkehr Englands von 300,000 bis zu 1,500,000 Tonnen zugenommen, so müsse man zu dem Schlusse kommen, daß der in den Jahren 1793—1799 England zugefügte Schaden kaum $^1/_{10}$ dessen gewesen, welchen das Inselvolk 1697 und 1713 zu erleiden hatte. Wodurch aber erklärt sich diese Erscheinung? Durch die Gewohnheit, welche allmählich bei den Kriegführenden überhand nahm, ihre Waaren der neutralen Flagge anzuvertrauen, und unter diesem Schutze ihren eigenen Handelsverkehr weiter vor sich gehen zu lassen. Die Kriegführenden wüßten es wohl, daß in dieser Weise die feindlichen Waaren ihnen entgingen; deshalb ließen sich in verschiedenen Zeiten auch die aufgeklärtesten Regierungen oft zu dem Grundsatze herbei, die feindliche Waare auch unter neutraler Flagge wegzunehmen. Im Jahre 1792 wollte die französische gesetzgebende Versammlung die Unverletzlichkeit des Privateigenthums in Seekriegen herbeiführen; als es aber zu einem solchen mit England kam, habe die französische Regierung nicht blos ihre humanen Prinzipe von 1792 aufgegeben, sondern sei zu einer ungeheuren Härte gegen die Neutralen geschritten, indem sie alle

mit englischen Waaren beladenen Schiffe als gute Prise erklärte. Das Schlechte habe seine Logik, aber auch das Gute habe die seinige: so lange man sich beschränkte, indirekt auf dem Wege der Verordnungen den Mißbräuchen der Kaperei zu steuern, habe man sich nur eine vergebliche Mühe gegeben; denn sie gingen weiter in der empörendsten Weise vor sich, indem die weisesten Gesetze stets umgangen worden seien. Wenn man aber in's Herz ihres Prinzipes, welches in der Wegnahme der feindlichen Waaren unter jeder Flagge, feindlicher wie neutraler, besteht, eindringen wollte, fände man auf einmal, daß, um die Mißbräuche der Kaperei zu beseitigen, man sie selbst als einen alten überlieferten Mißbrauch abschaffen müsse. Cauchy versucht diesen Gedanken plastischer darzustellen, indem er ihn in folgender Weise entwickelt: drei Besserungsmittel, welche trefflich den Geist der modernen seerechtlichen Reformen widerspiegeln, seien vorgeschlagen worden, 1) frei Schiff, frei Gut; 2) Abschaffung der Kaperei; 3) Unverletzlichkeit allen feindlichen Privateigenthums. Das Erste habe die mindeste, das Letzte die größte Tragweite; alle drei hingen miteinander zusammen, und die Annahme des Letzten schließe die der Anderen in sich. Als es sich im Jahre 1856 darum handelte, dem ersten Punkte eine allgemeine Geltung zu verschaffen, erklärte Lord Clarendon im Namen des englischen Volkes, daß Großbritannien sich zu ihm, ohne die gleichzeitige Annahme des zweiten, nicht bekennen werde; als die zwei ersten Punkte in die Declaration des Pariser Friedenscongresses Aufnahme gefunden, verkündigte nun der Staatssekrerär der Vereinigten Staaten, Marcy, daß die Unionsregierung nur unter der Bedingung ihnen beitreten werde, daß sie gleichzeitig der allgemeinen Annahme des dritten und wichtigsten versichert wäre.

Cauchy will also die Seebeute unbedingt abgeschafft sehen; er spricht sich leider aber nicht darüber aus, ob er gegen jede Wegnahme ist oder eine zeitweilige Detention nach der Abschaffung der Seebeute noch immer für nothwendig erachtet.

Schluß.

Es hält schwer, Beweisgründe für oder gegen die noch übliche Behandlung des Privateigenthums in Seekriegen vorzubringen, die nicht in den eben dargestellten verschiedenen Theorien enthalten wären. Wenn meine Ansicht noch nicht deutlich genug aus der Art und Weise, wie die Geschichte der Schicksale des Privateigenthums zur See und die darauf sich beziehende Literatur besprochen wurden, hervorginge, so möchte ich sie als diejenige bezeichnen, welche sich hauptsächlich aus der aufmerksamen Betrachtung der Cauchy'schen Musterargumentation gegen die Seebeute und der kurzen aber inhaltsvollen Heffter'schen Schilderung des möglichen künftigen Zustandes des Seekriegsrechtes nach der Beseitigung derselben bilden würde. Wie in jedem Kriege, so entsteht auch im Seekriege nothwendigerweise eine Collision zwischen den Rechten der Kriegführenden und den Rechten der privaten Angehörigen derselben, wie es Ortolan richtig hervorhebt; aber anstatt, wie er, zu sagen, daß den Letzteren nur insofern sie nicht in die ersten eingreifen Rechnung getragen werden könne, möchte ich wohl den Standpunkt des französischen Schriftstellers beibehalten, aber ihm einen andern Ausdruck geben und sagen, daß da, wo eine solche Collision eintritt, die Rechte der Kriegführenden ohne Rücksicht auf das Wohl der feindlichen (wie sonst auch auf dasjenige der eigenen) Unterthanen, soweit als die Kriegszwecke es erfordern, geltend gemacht werden dürfen und müssen, aber keinen Schritt weiter, und daß, wenn die Kriegführenden unnöthige, d. h. darüber hinausgehende Zerstörungen und Aneignungen vornehmen, diese ihre Handlungen aufhören, sich innerhalb der von dem modernen Rechtsbewußtsein aufgezeichneten Grenzen zu bewegen. Deshalb hat der Satz, daß der Krieg zwi-

schen Staaten als solcher nicht zwischen Privaten geführt werden solle, insofern eine unbestrittene Geltung erlangt, als man erkannt hat, daß auf dem Lande die Angriffe gegen das Privateigenthum die Kriegszwecke nicht blos keineswegs befördern, sondern unter Umständen sie sogar gefährden können. Die noch heute gewöhnliche Nichtachtung der feindlichen Privathabe zur See kann freilich die Kriegsoperation, aus den von Tetens und Hautefeuille angegebenen Gründen, niemals gefährden, hauptsächlich weil hier nicht, wie auf dem Lande, unter der Bevölkerung eine Erbitterung hervorgerufen wird, welche die Bewegungen der Heere zu erschweren vermöchte; aber sie ist unter den nunmehrigen Verhältnissen für die Kriegszwecke völlig unnütz geworden. Ich sage geworden, weil die Seebeute manchmal (obgleich sehr selten und seit langer Zeit nicht mehr) auf den Ausgang der Kriege Einfluß geübt hat: haben doch die Kapereien der Meergeusen nicht unbedeutend die Niederlande von dem spanischen Joche befreien geholfen, auch legten sie den Grund zum niederländischen Coloniehandelsreichthum [1]); und wie es der beredte Anwalt der Unverletzlichkeit des Privateigenthums, Cauchy, nicht unerwähnt läßt, sind die von den französischen Kapern an englischen Privatschiffen gemachten Prisen von Einfluß auf die letzten zwei Kriege Ludwig's XIV. gewesen. Heut zu Tage aber läßt die neue Kriegskunst, vor Allem die durch das Auftauchen der Panzerfregatten hervorgerufene, den alten Kriegsmodus, welcher die Schädigung des Privateigenthums bezweckte, als völlig unbrauchbar und dabei die Leiden der Privaten ungeheuer vermehrend erscheinen; deshalb hat er keine Existenzberechtigung mehr und muß in einer uns nahen Zeit verschwinden [2]). Allein dem

1) S. Martens, Versuch über Kaper § 7. Weber, Weltgeschichte § 642, 646 u. 647.

2) Nicht ganz triftig ist die Vertheidigungsweise des Privateigenthums, welche Geßner gebraucht, um Lord Palmerston's Behauptung, daß die Unverletzlichkeit desselben die Kriege verlängern würde, zu widerlegen; er gibt merkwürdigerweise zu, daß dies vielleicht wahr sei, und befürwortet jene Unverletzlichkeit damit, daß dieser Nachtheil durch den großen Sieg, den dadurch die Humanitätsbestrebungen davon tragen würden, reichlich aufgewogen worden wäre. (Il est possible qu'en reconnaissant l'inviolabilité de

gegnerischen Staat eine völlige Unantastbarkeit der Rechte seiner Unterthanen, insbesondere den letzteren einen von jeder Störung freien Handelsbetrieb zu gestatten, ist eine Milde, die nicht immer wird angewendet werden können. Es verboten zwar im Jahre 1866 Italien, Oesterreich und Preußen ihren Kriegsschiffen auch die Wegnahme der feindlichen Privatfahrzeuge; aber diese vollständige Unbehelligung kann nicht als allgemeiner Grundsatz unter allen Umständen in das Völkerrecht aufgenommen werden. Jedenfalls wird man nicht gänzlich von einer provisorischen Wegnahme absehen dürfen; denn außer den Fällen der Blockade und der Kriegscontrebande, wo das Privateigenthum ohne Weiteres eingezogen zu werden pflegt, wird der Kriegführende doch mitunter genöthigt sein, durch eine zeitweilige Detention der feindlichen Privatschiffe in die Rechte der Privaten des andern kriegführenden Staats einzugreifen, wäre es auch nur um dem Gegner in besonderen Fällen die Depeschenversendung unmöglich zu machen, oder gar auf seine Kosten gewisse Handelsvortheile zu erringen, oder einen schädlichen Handelsbetrieb zu hintertreiben (z. B. den feindlichen Unterthanen die Concurrenz mit den eigenen zu erschweren), oder auch möglicherweise ihm die Mittel zum Fortsetzen des Kampfes zu entziehen: Das können Ziele sein, die der Kriegführende zu verfolgen immer berechtigt sein wird. Denn man kann sich wohl Verhältnisse denken, in welchen ein Seitens des einen Kriegführenden auf den andern durch provisorische Beschlagnahme der Privatschiffe des letzteren ausgeübter Druck dem ersteren keine unbedeutenden Vortheile bringen würde: ob dabei diese detinirten Schiffe nach dem Ende des Krieges den Eigenthümern nur gegen Erstattung der Kosten der Aufbringung und der Aufbewahrung zurückgegeben werden und wie hoch diese Kosten

---

la propriété privée, on prolonge parfois les guerres maritimes, mais cet inconvenient serait amplement compensé par le triomphe des idées humanitaires. Droit des neutres 2 édit. S. 436.) Die Kriegsverlängerung, wie es mit großem Rechte Hautefeuille nachdrücklich betont, ist das schlimmste Uebel, schlimmer sogar wie die Ausübung der Seebeute; eben daraus, daß keine solche zu befürchten ist, wenn die letzte verschwindet, müssen die Beweisgründe für die Unverletzlichkeit des Privateigenthums geholt werden.

sich belaufen sollen, das wird von den besonderen Bestimmungen eines jeden Friedensvertrages abhängig gemacht werden müssen[1]). In wiefern die Kriegführenden gezwungen sein werden, in solcher Weise die regelmäßige Handelsfahrt zu stören, oder, mit anderen Worten, in wieweit die Kriegszwecke erlauben werden, dem bereits manchmal realisirten Ideale der vollständigen Freiheit des Handelsverkehrs nahe zu kommen, darüber werden die concreten Beziehungen, Umstände und Lage den Ausschlag geben: in diesen durch jene rechtliche Befugniß der provisorischen Sequestration gezogenen Grenzen ist also allerdings ein gänzlicher von jeder Störung sicher gestellter Handelsverkehr keine Unmöglichkeit, und es ist wahrscheinlich, daß dies in den meisten Kriegen der Fall sein wird; aber diese vollständige Freiheit kann nicht als eine allgemeine, unbedingte, alle civilisirte Völker unter allen Umständen bindende Norm des Völkerrechts Geltung bekommen; wohl aber kann und muß dazu die Unverletzlichkeit des Privateigenthums gelangen. Dadurch würde die Kriegführung zur See derjenigen auf dem Lande sehr ähnlich gemacht werden, und solche Gleichstellung ist ohne Zweifel „eine unabweisliche Forderung des Rechtsbewußtseins unserer Zeit"; sie wird, wenn allgemein herbeigeführt, eine unermeßliche „Ersparniß an Menschenleiden sein"; die Unverletzlichkeit des Privateigenthums ist keine philantropische Schwärmerei, sondern ein aus gewichtigen Gründen absolut nothwendiger und naher Fortschritt im Völkerrechte.

1) Jedenfalls erwirbt auch jetzt der Erbeuter eines feindlichen Schiffes, nach der richtigen Heffter'schen Auffassung, niemals das Eigenthum auf dasselbe, sondern lediglich und allein das Recht der Beschlagnahme; erst der Friede gibt demjenigen, was. solchergestalt geschehen und verfügt worden, den Charakter eines forthin gültigen Verhältnisses, so weit man nicht genöthigt oder veranlaßt ist, in dem Friedensschluß das Weggenommene ganz oder theilweise herauszugeben.

Lebenslauf.

Geboren wurde ich am 5. August 1853 in dem jetzt dem Russischen Reiche einverleibten Königreiche Polen in Powiercie (Gouvernement Kalisz, Kreis Kolo), wo mein Vater Alexander Klobukowsky noch lebt und meine selige Mutter Stanislawa Klobukowska, geborene Chrapowicka, 1869 verstorben ist. Meine Gymnasialbildung erhielt ich in Paris in der Bildungsanstalt Institution Notre-Dame d'Auteuil (1864 bis Mitte 1870) und in Genf am sogenannten Gymnase, einer zur Universität vorbereitenden staatlichen Unterrichtsanstalt, die ich nach dem Bestehen der Abiturientenprüfung (baccalauréat ès lettres) im August 1871 verließ. Um die halbvergessene Muttersprache zu erlernen, bezog ich die Hochschule zu Krakau, wo ich zwei Semester, bis Sommer 1872, als außerordentlicher Zuhörer verblieb, und den Vorlesungen über vaterländische Geschichte und Literatur beiwohnte. Hierauf begab ich mich nach Bonn und wurde 1872 am 30. October an der Universität als Zuhörer der Rechte immatrikulirt. Daselbst verweilte ich über ein volles Triennium hinaus bis März 1877. Außer meinem juristischen Fachstudium beschäftigte ich mich mit anderen Wissenschaften, mit Geschichte, Volks- und Staatswirthschaftslehre. Meine Lehrer waren die Herrn Professoren Haelschner, Held, Hüffer, Klostermann, Loersch, v. Meibom, v. Schulte, Sell, v. Stintzing, v. Sybel, Wach; ihre werthen Vorlesungen werden mich immer daran erinnern, daß ich meine wissenschaftliche Bildung ihnen vorzugsweise schuldig bin und ich werde mich ihnen deshalb stets zu dem größten Danke verpflichtet erachten.

Thesen.

1. Die römische Lehre vom peculium ist noch heute anwendbar.

2. Der Standpunkt des altgermanischen Strafrechts ist kein rein objectiver.

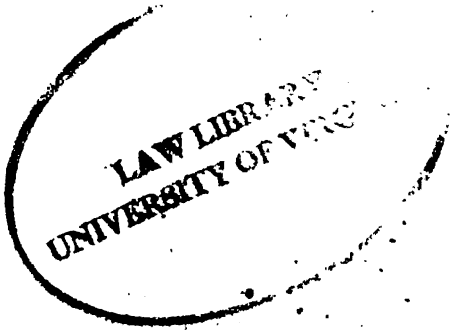
3. Der Kontraktbruch der Arbeiter erscheint als nicht strafbar nach den Principien des Strafrechts.

4. Das römische Pfandrecht genügte, trotz des bewunderungswürdigen auf dasselbe angewandten Scharfsinnes der römischen Juristen, doch nur mangelhaft den Anforderungen des Credits.

5. Es wäre wünschenswerth, daß die Gesetzgebung den Aktionären größere Rechte einräumte, nämlich daß eine von den, eine bestimmte Anzahl von Aktien besitzenden, Aktionären geführte Controle diejenige des Aufsichtsrathes ergänzte.

Opponenten:

Referendar Dr. Leo Wilhelmi.
Referendar Theodor Freudenberg.


LAW LIBRARY
UNIVERSITY OF VIRG

UVa Law Library